- BŁĘKITNE ANIOŁY
- IGRZYSKA LOTNICZE
- TAJEMNICE ORLIKA
- LOT NOWINY

SKRZYDLATA POLSKA

SP 47 (2035)

25-11-1990 ● CENA 2500 zł

PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X

Legion N, czteroosobowy zespół spadochronowej akrobacji zespołowej w składzie: trzech Amerykanów: Jeff Barbani, Joe Nepute i Tom Piras oraz Abdulazis Ojjeh z Arabii Saudyjskiej w efektownym skoku. Medaliści mistrzostw świata znani są z licznych pokazów organizowanych pod patronatem FAI. Patrz str. 4—5: FAI w Budapeszcie.

Zdjęcie: „Olympic Airsports"

FAI

Z LOTU PO KRAJU

WIADOMOŚCI OGÓLNOLOTNICZE

● 27 października br. odbyły się w Krakowie uroczystości, które były kulminacją 50. rocznicy zbrodni katyńskiej. W krypcie katedry na Wawelu złożono urny z ziemią z mogił Katynia oraz odsłonięto i poświęcono tablicę pamiątkową ku czci ofiar pomordowanych przez NKWD.

● Zaawansowane są rozmowy z inwestorami zagranicznymi w sprawie budowy dużych kompleksów handlowych w Warszawie. Jednym z nich ma być centrum biznesowo-hotelowe w pobliżu lotniska Okęcie.

● W nowo otwartym w Warszawie Francuskim Ośrodku Kształcenia i Informacji odbyła się pierwsza telekonferencja na linii Polska—Francja za pośrednictwem satelity INTELSAT.

● W Muzeum Regionalnym w Pleszewie przy ul. Poznańskiej 13 czynna jest wystawa „Lotnictwo Polskie w Wielkiej Brytanii 1940—45", która obrazuje wysiłek naszych lotników na Zachodzie. Zaprezentowano na niej m.in. nie publikowane fotogramy, sztandar Polskiej Stacji Lotniczej, księgę lotów załogi dywizjonu 304, przedmioty ze zrzutów wojennych dla AK itp. Eksponowano m.in. biogramy pilotów pochodzących z regionu: M. Ferića, Z. Prylińskiego (który był na otwarciu wystawy), Jana i Zenona Bartkowiaków, T. Kozłowskiego, F. Stambuły. Wystawa czynna będzie do stycznia 1991.

● 1 listopada br. całe społeczeństwo polskie uczciło Święto Zmarłych. Także na mogiłach ludzi lotnictwa, zmarłych, poległych i pomordowanych, złożono kwiaty i zapalono znicze, oddano im cześć chwilą zadumy i modlitwy. Na Cmentarzu Komunalnym (d. Wojskowym) w Warszawie na Powązkach, w kwaterze Ł zwanej Łączką wmurowano akt erekcyjny pod pomnik poświęcony niewinnie skazanym i straconym w latach 1945—1956. Byli wśród nich lotnicy. W uroczystości wziął udział premier Tadeusz Mazowiecki, a kamień węgielny poświęcił duszpasterz kombatantów polskich ksiądz biskup Zbigniew Kraszewski. Odegrano Mazurka Dąbrowskiego i Rotę, a Kompania Reprezentacyjna WP oddała honory wojskowe.

● W Dzień Zaduszny 2 listopada br. prymas Polski Józef Glemp przybył do Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie, gdzie zwiedził wystawę „Wojna polsko-bolszewicka 1919—1920", na której eksponowane są także pamiątki lotnicze.

● Na lotnisku w Darłówku nad Bałtykiem ma swą bazę lotnicza eskadra wyspecjalizowana w ratownictwie morskim. Eskadra dysponuje śmigłowcami Mi-2 i Mi-14.

● Śmigłowiec sanitarny Sokół, należący do Wojewódzkiego Ośrodka Kardiologii w Zabrzu, nie jest użytkowany z powodu za wysokich dla jego właścicieli kosztów eksploatacji. Godzina lotu kosztuje 3,5 mln zł, a roczne ubezpieczenie śmigłowca i pilota — 150 mln zł.

● Kilkanaście placówek naukowych oraz stacji mareograficznych z Polski, Niemiec, Danii, Szwecji, Finlandii i ZSRR zakończyło pierwszy etap pomiarów poziomu Bałtyku za pomocą metod satelitarnych. Koordynowana przez Centrum Badań Kosmicznych Polskiej Akademii Nauk praca ma dać odpowiedź na pytania, czy zmienia się poziom tego morza oraz czy występuje zjawisko ruchów pionowych skorupy ziemskiej w sąsiedztwie Bałtyku.

● Były komandos i himalaista ppłk wł st. spocz. Zbigniew Skoczylas został mianowany organizatorem biura MSW do spraw uchodźców i przyszłym jego szefem.

● 6 listopada br. w węgierskim Instytucie Kultury w Warszawie gościł Istvan Nemere, autor książki „Gagarin — kosmiczne kłamstwo", wydanej trzy miesiące temu, a już przetłumaczonej na język polski. Podczas spotkania z czytelnikami Nemere próbował udowodnić, że Jurij Gagarin nie wykonał lotu kosmicznego, a jego rzekomo pierwszy lot po orbicie wokółziemskiej był wielką mistyfikacją.

WOJSKO

● W końcu października br. przez pięć dni przebywała w Polsce delegacja służby zdrowia Bundeswehry, na czele z głównym inspektorem służby medyczno-sanitarnej gen. por. dr. Güntherem Deschem. Goście zapoznali się m.in. z działalnością Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej w Warszawie.

● Nowy szef służby zdrowia Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej płk Kazimierz Grzymski wizytował Szpital Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w Dęblinie.

● W czasie spotkania dowódcy Warszawskiego Okręgu Wojskowego gen. bryg. Leona Komornickiego z dowództwem 6 Pomorskiej Brygady Desantowo-Szturmowej omówiono najistotniejsze bieżące problemy szkolenia i bytowania spadochroniarzy.

TRANSPORT

● Powstał Związek Zawodowy Personelu Latającego w PLL LOT, którego przewodniczącym jest Jan Bzdęga. Jest to trzeci związek zawodowy w tym przedsiębiorstwie. Pozostałe dwa to Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT i NSZZ Solidarność. Nowy związek skupia pilotów, mechaników pokładowych, nawigatorów i radiooperatorów. Do najważniejszych problemów, jakimi zajmuje się ZZPL są płace i mieszkania. Jeśli chodzi o te ostatnie, to LOT ma zobowiązania wobec ok. 100 pilotów. Niektórzy z nich czekają na mieszkania już od 13 lat.

● W PLL LOT pracuje 617 stewardes i 77 stewardów pokładowych. Wbrew pozorom, mają oni sporo problemów pracowniczych, stąd m.in. ich starania o wprowadzenie w Locie statusu prawnego tej grupy zawodowej w oparciu o przepisy Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO).

● Od września do końca br. wydatki PLL LOT na paliwo lotnicze wzrosną o 55 mld zł. Plan zużycia tego paliwa na cały rok bieżący wynosi 190 tys. ton. Jedna tona paliwa nabytego za pośrednictwem CPN w końcu września br. kosztowała 2 mln 950 tys. zł, a nabyta w Rafinerii Gdańskiej — 2,5 mln zł. Lotowi już teraz przydałby się dodatkowy magazyn paliw na lotnisku Okęcie. Będzie on jednak gotowy nie wcześniej niż w połowie 1992.

MODELARSTWO

● 29 września br. w Aeroklubie Jeleniogórskim odbyły się Mistrzostwa Polski Modeli Latających klasy F1E (modele sterowane mechanicznie). Przygotowanie i organizację imprezy skomplikował brak zgłoszeń zawodników z odpowiednim wyprzedzeniem i ich przyjazd w ostatniej chwili. Spowodowało to m.in. odwołanie międzynarodowych zawodów o Puchar Karkonoszy. Ostatecznie w mistrzostwach Polski wzięło udział 16 zawodników, w tym dwóch z CSRF. Mistrzem Polski został Franciszek Kańczok — 498,3 pkt, pierwszym wicemistrzem — Józef Wojtak — 494,9 pkt, a drugim wicemistrzem — Stanisław Bocheński — 462,5 pkt. Najwięcej punktów — 500 — uzyskał jednak Jaroslav Mach z Czechosłowacji i on zdobył Puchar Dyrektora Aeroklubu Jeleniogórskiego. Drugi zawodnik zagraniczny, Ivan Crha miał 436,2 pkt, co było szóstym rezultatem imprezy.

Jan Jagielski

SPORT — AEROKLUBY

● „Przegląd Sportowy" (nr 204/1990) opublikował pierwszą listę kandydatów do 56 Plebiscytu na Najlepszych Sportowców Roku. Są na niej dwaj lotnicy: szybowcowy mistrz i wicemistrz Europy w klasie standard, w kolejności Janusz Trzeciak z Aeroklubu Rzeszowskiego i Franciszek Kępka z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego.

● W Lesznie zakończył się, trwający od 5 listopada br., kurs kandydatów na instruktorów szybowcowych, samolotowych i balonowych. Uczestniczyło ponad 20 pilotów.

KSIĄŻKI

● Tadeusz Chwałczyk, Andrzej Glass „Samoloty PWS". Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa, 1990, Wyd. I, Biblioteczka Skrzydlatej Polski.

● Prywatne lubelskie wydawnictwo Laser-graf zapowiada szybkie wydanie nowej książki Tadeusza Chwałczyka „Skrzydła na nartach" poświęconej Lubelsko-Podlaskim Zimowym Zawodom Samolotowym.

ZMARLI

● 25 października 1990, w wieku 61 lat, ppłk dypl. w st. spocz. pil. **Zdzisław Kwiecień.**

● 2 listopada 1990, w wieku 57 lat (ur. 11.1.1933), **Andrzej Ziemiński,** czołowy polski szybownik w latach pięćdziesiątych, pilot samolotowy, dziennikarz prasowy, radiowy i telewizyjny, podejmujący głównie tematykę lotniczą, wielokrotnie publikujący swe artykuły w „Skrzydlatej Polsce".

25 LISTOPADA 1990 – WYBORY PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Kandydują: ROMAN BARTOSZCZE, WŁODZIMIERZ CIMOSZEWICZ, TADEUSZ MAZOWIECKI, LESZEK MOCZULSKI, STANISŁAW TYMIŃSKI, LECH WAŁĘSA.

OBCHODY NARODOWEGO ŚWIĘTA NIEPODLEGŁOŚCI – 11 LISTOPADA

W całym kraju uroczyście obchodzono Narodowe Święto Niepodległości — 11 listopada. Centralne uroczystości odbyły się w Warszawie.

W przeddzień 72 rocznicy odzyskania niepodległości przez Polskę, 10 listopada br. przed Grobem Nieznanego Żołnierza odbył się capstrzyk i apel poległych z udziałem pododdziałów reprezentujących wszystkie rodzaje sił zbrojnych, w tym Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej oraz 6 Pomorskiej Brygady Desantowo-Szturmowej. W uroczystości wziął udział prezydent, zwierzchnik Sił Zbrojnych RP gen. armii Wojciech Jaruzelski.

11 listopada na placu Józefa Piłsudskiego, przed Grobem Nieznanego Żołnierza, zebrali się liczni mieszkańcy stolicy. O 12:00 przy dźwiękach hymnu narodowego na maszt wciągnięto biało-czerwoną flagę. Równolegle słychać było salut dwudziestu czterech salw armatnich, oddanych zgodnie z rozkazem ministra obrony narodowej. Następnie odbyła się odprawa wart przed Grobem Nieznanego Żołnierza. Odegrano marsz żałobny F. Chopina Odczytano fragmenty psalmów Ewangelii. Orkiestra Reprezentacyjna WP odegrała melodie kościelne. Premier Tadeusz Mazowiecki w towarzystwie marszałka Senatu Andrzeja Stelmachowskiego, ministra obrony narodowej wiceadmirała Piotra Kołodziejczyka, prezydenta Warszawy Stanisława Wyganowskiego, przedstawicieli kościołów i związków wyznaniowych odsłonił na Grobie Nieznanego Żołnierza historyczne tablice z lat II Rzeczypospolitej z nazwami pól bitewnych. Obok Grobu stały sztandary historycznych jednostek Wojska Polskiego. Duszpasterz kombatantów ks. bp dr Zbigniew Kraszewski wygłosił homilię i poświęcił tablice ku czci poległych za Ojczyznę. Poświęcili je również generalny dziekan WP ks. płk Florian Klewiado oraz kapłani poszczególnych kościołów i związków wyznaniowych. Okolicznościowe przemówienie wygłosił Tadeusz Mazowiecki, który następnie, w towarzystwie Andrzeja Stelmachowskiego i Teresy Dobielińskiej-Eliszewskiej, złożył na płycie Grobu Nieznanego Żołnierza wieniec w hołdzie poległym. W imieniu korpusu dyplomatycznego cześć bohaterom oddał kontradmirał Dimo G. Denev, dziekan attaché obrony, wojskowych, morskich i lotniczych. Podniosłe uroczystości zakończyło wspólne odśpiewanie Roty oraz defilada pododdziałów wart honorowych.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

● PARAPLANY Z LEGIONOWA ● TRUCIZNA W SAMOLOCIE ● PIERWSZY SEZON AEROKLUBU POLSKIEGO ● KAUKASKI REKONESANS ● SAMOLOT STRATOSFERYCZNY ● ŚMIGŁOWIEC Z „WĄSAMI" ● GRECKIE MUZEA ● ROBOT UNIWERSALNY ● F-14A TOMCAT DLA MODELARZY (3) ● KOLEKCJA SP: M-17 STRATOSFERA

PAMIĄTKI Z MISTRZOSTW

Wydział Modelarstwa Lotniczego Aeroklubu Polskiego informuje, że są już do nabycia artykuły pamiątkowe XI Mistrzostw Świata Makiet — Warszawa 90. Sprzedaż prowadzą: **Jantar Model Centrum, Warszawa ul. Słowackiego 27/33 oraz Centralna Składnica Harcerska, Warszawa, ul. Marszałkowska 82/84 (I piętro).** Wśród wielu interesujących artykułów są m.in.: atrakcyjne ręczniki, podkoszulki, kapelusze, medale, nalepki, plakaty, szklanki. Wszystkich zainteresowanych zapraszamy. Ceny niskie, a ilości ograniczone.

UWAGA! MODELARZE KARTONOWI

Redakcja „Małego Modelarza" informuje, że istnieją jeszcze możliwości nabycia „Małego Modelarza" z ubiegłych miesięcy. A oto numery, które można nabyć:

Nr 3/89 Samolot „Lublin R XIII"

Nr 4/89 Lekki czołg pływający T-38

Nr 1—2/90 Samolot myśliwski — bombowy „Su-22"

Nr 3/90 Czołg lekki M5 A1 „Stuart VI"

Nr 4/90 Samolot myśliwski Grumman F6F3 „Hellcat"

Nr 5—6/90 Brytyjski pancernik HMS „Vanguard"

Nr 7/90 Samolot myśliwski Messerschmitt Me-109

Przy zakupach hurtowych przez sklepy modelarskie udzielamy 30% rabatu.

Egzemplarze „Małego Modelarza" sprzedawane są:

1. W Zarządzie Głównym Ligi Obrony Kraju, ul. Chocimska 14, Warszawa (portiernia)
2. W Muzeum Techniki (kasa biletowa), Pałac Kultury, Warszawa

AERO OFFICE zaprasza

U nas dla każdego coś lotniczego. Giełda Lotnicza, 2.XII.90

KIERMASZ-GIEŁDA W MUZEUM TECHNIKI

Muzeum Techniki NOT w warszawskim Pałacu Kultury i Nauki organizuje 2 grudnia br. w godzinach 10—14 KIERMASZ-GIEŁDĘ PUBLIKACJI, MODELI I PAMIĄTEK LOTNICZYCH, na którą zaprasza wszystkich zainteresowanych. Wstęp — za biletami do muzeum. Wystawcy (sprzedający — wymieniający) płacą pięć tysięcy złotych za wynajęcie jednego stolika.

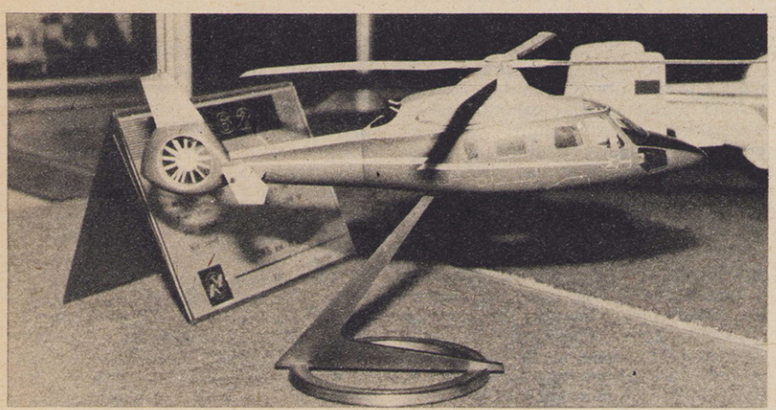
Począwszy od roku 1991 tego typu kiermasze-giełdy będą organizowane w Muzeum Techniki w każdą pierwszą niedzielę miesiąca.

NASZ NOWY ADRES ● OUR NEW ADDRESS: „SKRZYDLATA POLSKA", 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 49 23 83, c. 49 27 51 w. 202, 233 (redaktor naczelny), 243, tlx WKL 812736

Z LOTU PO ŚWIECIE

LOTNICTWO NABIERA SZCZEGÓLNEGO ZNACZENIA

Sekretarz generalny Paktu Północnoatlantyckiego (NATO), Manfred Woerner (pilot, wylatał na myśliwskich samolotach odrzutowych ponad 1200 godzin), który przebywał niedawno z wizytą w Polsce, powiedział w wywiadzie dla „Oldenburger Norwestzeitung", że wydarzenia w Zatoce Perskiej wykazały, iż „wieczny pokój nie jest jeszcze zagwarantowany". Również w przyszłości pokój i wolność będą miały swoją cenę. Sojuszowi atlantyckiemu potrzebna jest nowoczesna, dobrze wykształcona i w każdej chwili gotowa do akcji armia. Woerner (na zdjęciu z lewej z „Aviation International") wyraził przekonanie, że w dobie redukcji stanu osobowego sił zbrojnych szczególnego znaczenia nabiera lotnictwo, a przede wszystkim siły obrony powietrznej. Nawiązując do spornej kwestii budowy nowoczesnego myśliwca bombardującego określanego kryptonimem Jaeger'90, Manfred Woerner powiedział, że decyzja w sprawie budowy tego samolotu leży wyłącznie w gestii Niemców, a nie ich sojuszników. Jego zdaniem, w kontekście rosnącego znaczenia lotnictwa, Bundeswehra powinna zostać wyposażona w nowoczesny myśliwiec. Stwierdził, że albo Bundeswehra zakupi obecnie nowoczesny myśliwiec, albo też wyprodukuje go przy współpracy z europejskimi partnerami. Sekretarz generalny NATO już wcześniej, jako minister obrony RFN, opowiadał się za uzbrojeniem Bundeswehry w najnowocześniejszy sprzęt militarny i pod tym względem — jak oświadczył — nic się nie zmieniło.



NOTAR z ZSRR

W czasie wystawy Heli Expo'90 główny konstruktor radzieckiego biura konstrukcyjnego im. Kamowa Siergiej Michiejew ujawnił szczegóły najnowszych projektów firmy — obu realizowanych w niekonwencjonalnym dla firmy układzie jednowirnikowym — Ka-118 i Ka-W62 (na zdjęciach Wacława Hołysia).

Ka-118 (powyżej) ma być pierwszym radzieckim śmigłowcem jednowirnikowym bez śmigła ogonowego (NOTAR), w którym równoważenie momentu reakcyjnego i sterowanie kierunkowe następować będzie poprzez wykorzystanie tzw. efektu Coandy i wydmuch sprężonego powietrza z końca belki ogonowej. 5-miejscowy śmigłowiec, którego napędem będą albo dwa silniki turbinowe GTD-400 o mocy po 294 kW każdy, albo jeden silnik turbinowy TW-0-100 o mocy 530 kW, mieć będzie 4-płatowy wirnik nośny z kompozytów i podwozie płozowe. Masa własna śmigłowca — 1150 kg, masa ładunku użytecznego — 800 kg. Prędkość maksymalna Ka-118 ma wynosić 300 km/h, prędkość przelotowa 270 km/h, pułap praktyczny — 6150 m, pułap zawisu bez wpływu ziemi (OGE) 3000 m, a zasięg 950 km.

Ka-W62 (wyżej) przypomina francuski śmigłowiec Aerospatiale Dauphine. Ma to być śmigłowiec 6—8-miejscowy, z pojedynczym wirnikiem o średnicy 13,5 m, napędzany dwoma silnikami TW-0-100, o masie do startu ok. 6 ton. Zamiast śmigła ogonowego zastosowanie ma znaleźć „fenestron", wielopłatowy wentylator zabudowany w stateczniku pionowym. Konstruktorzy spodziewają się, że Ka-W62 zastąpi w przyszłości Mi-2. (w)

● **CSRF.** Z lotniska Slec, niedaleko Bańskiej Bystrzycy w Słowacji, odleciało 22 października br. 59 radzieckich śmigłowców Mi-24 i Mi-8 do ZSRR. Tym samym na terytorium Słowacji nie ma już statków powietrznych lotnictwa wojskowego Związku Radzieckiego. Do 10 października br. Czechosłowację opuściło już 81 procent radzieckich statków powietrznych.

● **NIEMCY.** Od wprowadzenia w 1979 międzynarodowej 5-stopniowej odznaki dla pilotów samolotowych, Aeroklub Niemiec (DAeC) wydał dotychczas 453 odznaki złote, 71 srebrnych, 84 brązowe, 131 czerwonych i 212 niebieskich.

● **AUSTRALIA.** Rząd ogłosił intencje częściowej prywatyzacji dwóch największych przewoźników lotniczych Australii: Qantas i Australian Airlines. Państwo zachowa dla siebie po 51 procent akcji.

● **USA.** Dwaj amerykańscy przewoźnicy: Federal Express i Alaska Airlines podejmą regularne loty komunikacyjne między USA i ZSRR.

● **USA.** Szef sztabu sił lotniczych, gen. Mike Dugan, został zdymisjonowany — za publiczne wypowiedzi na temat amerykańskich planów w wypadku rozpoczęcia działań wojennych przeciwko Irakowi.

● **IRAN.** W Teheranie podano do wiadomości, że na wyposażenie lotnictwa wojskowego weszły na początku października br. samoloty bojowe MIG-29. Decyzję w sprawie zakupu tych samolotów powziął prezydent Ali Akbar Haszemi Rafsandżani w czasie wizyty w Moskwie w 1989. Dotychczas irańskie siły powietrzne były wyposażone tylko w samoloty produkcji amerykańskiej typu F-4, F-5 i F-14.

● **USA/IRAK.** Minister obrony USA Dick Cheney oświadczył w Paryżu, że Irakijczycy po inwazji na Kuwejt przejęli „pewną liczbę" amerykańskich rakiet przeciwlotniczych typu Hawk, które znajdowały się na wyposażeniu armii kuwejckiej. Informację tę jako pierwszy ujawnił 21 października br. amerykański dziennik „Washington Post" podkreślając, że Amerykanie obawiają się, iż Irak może szybko wyszkolić obsługę 150 rakiet Hawk przechwyconych w Kuwejcie. Są to pociski ulepszonej wersji, niedawno dostarczone Kuwejtowi i zdolne zniszczyć każdy samolot lecący na niskim lub wysokim pułapie w promieniu 40 km od wyrzutni. Według rocznika Międzynarodowego Instytutu Studiów Strategicznych (IISS), Kuwejt miał 134 rakiety operacyjne Hawk oraz 12 ćwiczebnych. Z informacji uzyskanych przez zachodni wywiad wynika, że Irakijczycy zakończyli już w połowie października szkolenie obsługi rakiet Hawk, a także amerykańskich radarów wojskowych, które zagarnęli w Kuwejcie.

● **EGIPT.** Prezydent Hosni Mubarak, przeprowadzając inspekcję wojsk egipskich stacjonujących w Arabii Saudyjskiej oświadczył, że „w ciągu 24 godzin zaatakujemy każdego, kto odważyłby się rozlokować swe rakiety na granicy egipskiej". Przywódca egipski zareagował w ten sposób na pogłoski, jakoby Irak rozlokował swe taktyczne rakiety balistyczne po sudańskiej stronie granicy egipsko-sudańskiej.

● **ZSRR.** Delegacja radziecka w ONZ po raz pierwszy podała do publicznej wiadomości wojskowe wydatki ZSRR. W dokumencie przekazanym sekretarzowi generalnemu ONZ stwierdza się m.in., że z ogólnych wydatków na cele wojskowe w 1989, wynoszących 77,9 mld rubli i obejmujących wydatki nie tylko Ministerstwa Obrony, ale również innych resortów, na wydatki bieżące przypada 23 mld 432 mln rubli. Piechota, marynarka wojenna i lotnictwo otrzymały z tego odpowiednio: 9,950—2,737—2,540 mld rubli. Na wyposażenie techniczne i tworzenie sił zbrojnych wydano 39,7 mld rubli, z tego na rakiety, włączając głowice konwencjonalne — 3,873 mld, a na głowice i bomby nuklearne — 2,031 mld rubli.

● **KUBA.** Urząd Lotnictwa Cywilnego poinformował w Hawanie, że samolot Jak-40 należący do linii lotniczych Cubana rozbił się 24 października koło Santiago. Na jego pokładzie znajdowało się 31 osób, w tym 7 członków załogi. Zginęło 10 osób. Samolot spadł na plażę, do której jedyny dostęp od strony morza utrudniał akcję ratowniczą. Kubański samolot wykonywał rejs z turystami z Camaguey do Santiago.

● **ZATOKA PERSKA.** W rejonie Zatoki Perskiej miała miejsce seria katastrof samolotów amerykańskich uczestniczących w operacji „Pustynna Tarcza". Rozbił się także brytyjski samolot GR-1 Tornado oraz samolot Hawk lotnictwa wojskowego Zjednoczonych Emiratów Arabskich.

● **WŁOCHY.** Przewoźnik czarterowy Aerotaxi Sud, obsługujący samolotami BAe-146-300 przewozy wynajęte między Neapolem, Rzymem i Mediolanem, przyjął nową nazwę: Sagittair.

● **NIEMCY.** Jak podał miesięcznik „Flieger-Revue", 31-letni skoczek klubu sportowego Dynamo w Eilenburgu — Jens-Uwe Lassotta — jest, po Berndzie Wiesnerze, drugim niemieckim spadochroniarzem legitymującym się 6000. skoków ze spadochronem. Jubileuszowy skok wykonał jeszcze przed wyjazdem na tegoroczne spadochronowe mistrzostwa świata w Bled w Jugosławii.

● **RUMUNIA.** Lotnictwo wojskowe, którego dowódcą jest obecnie gen. mjr Stefan Voian, otrzymało z ZSRR pierwszych 12 samolotów MIG-29.

● **WĘGRY.** Podczas jednego z ostatnich zamówień sprzętu lotniczego w ZSRR zakupiono 8 śmigłowców Mi-8T i jedną śmigłowcową salonkę Mi-8S. W przyszłości Węgrzy zamierzają orientować się w swych zakupach lotniczych na sprzęt zachodni. (kon)

PIERWSZY A.340 W PRODUKCJI

Zachodnioeuropejskie konsorcjum AIRBUS INDUSTRIE oferuje obecnie swym klientom sześć typów samolotów komunikacyjnych: 150-miejscowy A.320 i 186-miejscowy A.321, 267-miejscowy A.300 i 218-miejscowy A.310, 335-miejscowy A.330 i 262—295-miejscowy A.340. Pierwszy egzemplarz tego ostatniego znajduje się obecnie w budowie, co przedstawiamy na zdjęciach powyżej i z prawej z Airbus Industrie. Do sierpnia br. 95 przewoźników zamówiło ogółem 1558 aerobusów o wartości 84 mld USD, z tego do sierpnia dostarczono do klientów 609 samolotów o wartości 27 mld USD. Wśród tegorocznych zamówień znajdują się 653 egz. samolotów A.300 i A. 310, 698 egz. A.320 i A.321 oraz 207 egz. A.330 i A.340.

POWIETRZNI PRZEWOŹNICY (12)

CONTINENTAL AIRLINES. Houston — USA. Przedsiębiorstwo należące do korporacji Texas Air Corporation, zatrudnia ponad 33 tys. pracowników. Wykonuje przewozy w kraju, w Ameryce Północnej i do Ameryki Południowej, Azji, Australii, Oceanii. Sprzęt: ponad 350 samolotów, w tym m.in. po 100 B.727 i B.737, 51 MD-82, 36 DC-9, 12 A.300B4. W 1988 przewieziono ponad 39,5 mln pasażerów. Skrót: CO. Członek IATA.

CORSE AIR INTERNATIONAL. Paryż Orly — Francja. Przedsiębiorstwo o mieszanym kapitale, zatrudnia 200 pracowników. Wykonuje przewozy w Europie i do terytoriów zamorskich związanych z Francją. Sprzęt: 2 B.737 oraz po jednym B.747 i SE-210-6N.

EASTERN AIR LINES. Miami — USA. Przedsiębiorstwo należące do korporacji Texas Air Corporation, zatrudnia ponad 43 tys. pracowników. Wykonuje przewozy w kraju, do Kanady i Ameryki Południowej oraz na Karaiby. Sprzęt: ponad 280 samolotów, w tym m.in. 120 B.727, 83 DC-9, 26 A.300B4, 25 B.757, 23 L-1011. W 1988 przewieziono ok. 45 mln pasażerów. Skrót: EA. Członek IATA.

ECUATORIANA. Quito — Ekwador. Przedsiębiorstwo o mieszanym kapitale, zatrudnia ponad 1100 pracowników. Wykonuje przewozy w Ameryce Południowej, Środkowej i Północnej. Sprzęt: 4 samoloty B 707-320B i C, i DC-10-30. W 1988 przewieziono ponad 220 tys. pasażerów. Skrót: EU. Członek IATA.

(ko)

Balon na ogrzane powietrze Węgierskich Linii Lotniczych MALEV, które były sponsorem 83. Konferencji Generalnej FAI Zdjęcie: „Új Szárnyak"

Od początku było wiadomo, że 83. Konferencja Generalna Międzynarodowej Federacji Lotniczej ma uświetnić obchody 80-lecia węgierskiego lotnictwa sportowego. Ale gdy dwa lata temu FAI akceptowała węgierską ofertę, najwięksi optymiści nie mogli przypuścić, że gospodarzem konferencji będzie nie jeden z oddziałów paramilitarnej organizacji MHSz, lecz samodzielne stowarzyszenie lotnicze, odtworzone w nowej formie po kilku dekadach przymusowego wcielenia do MHSz. W listopadzie mija właśnie rok od chwili, gdy historyczne wydarzenia w tej części Europy umożliwiły węgierskim działaczom proklamowanie niezawisłego Aeroklubu Węgier — Magyar Repülö Szovetseg (MRSz).

Mimo trudnej sytuacji ekonomicznej na Węgrzech, aeroklub ten liczy na poważne dotacje z kiesy państwowej, a wysoki patronat objęty nad konferencją przez takie osobistości jak prezydent republiki dr Arpad Göncz, minister transportu Csaba Siklos i minister obrony narodowej dr Lajos Für ma świadczyć o tym, że w pełni docenia się rolę sportów lotniczych w procesie wychowania młodzieży i przygotowania kadr dla lotnictwa zawodowego.

Sponsorem konferencji były także Węgierskie Linie Lotnicze, które udzieliły 50-procentowej zniżki na przelot wszystkim oficjalnie zgłoszonym uczestnikom; cała zresztą organizacja zakwaterowania spoczywała w rękach przedsiębiorstwa Malev Air Tours.

FAI BUDAPEST 1990 HUNGARY

JANUSZ KRASICKI

Korespondencja z Węgier

83

KONFERENCJA GENERALNA FAI

BUDAPESZT ● 7—12 PAŹDZIERNIKA 1990

Aeroklub Polski reprezentowała na konferencji delegacja pod przewodnictwem prezesa dr. Henryka Sienkiewicza: Henryk Boroń — Sekretarz Generalny, Adam Sikora i autor niniejszego artykułu.

Uroczystość otwarcia konferencji połączona z wręczeniem dorocznych wyróżnień FAI zawierała szczególny polski akcent, po raz pierwszy był bowiem przyznany MEDAL PELAGII MAJEWSKIEJ ustanowiony przez FAI w roku ubiegłym na wniosek naszego aeroklubu. Zgodnie z decyzją Międzynarodowej Komisji Szybowcowej i Rady FAI, pierwszą laureatką tego medalu została Angielka Ann Welch, której sylwetkę, jak też historię medalu przedstawiliśmy w SP 21/90.

NOWI CZŁONKOWIE FAI POSZUKIWANI

W wyniku zjednoczenia Niemiec dotychczasowy Związek Sportów Lotniczych NRD przestaje istnieć jako członek FAI z dniem 31.12. 1990. Od 1 stycznia 1991 całość niemieckiego lotnictwa sportowego będzie reprezentowana w FAI przez Deutscher Aero Club. Tym samym przyszłoroczne obchody 100-lecia pierwszych lotów Otto Lilienthala i organizacja z tej okazji w Berlinie kolejnej konferencji generalnej FAI będą już świętem całej niemieckiej społeczności lotniczej.

Kierownictwo FAI ma przeprowadzić z Aeroklubem Niemiec rozmowy na temat składki członkowskiej, której wysokość powinna odzwierciedlać siłę tego potężnego aeroklubu i ew. rekompensować zmniejszenie wpływów Federacji z racji ustania odrębnego członkostwa NRD w FAI.

Ogłoszono wykaz członków FAI zawieszonych z powodu zalegania z opłatą składek. Są to: Iran, Maroko, Kolumbia, Tunezja, Bangladesz, Ekwador, Liban, Surinam i Panama. Zawieszenie oznacza, że aerokluby te nie mają prawa uczestniczenia w działalności firmowanej przez FAI, w tym organizowania imprez ani uczestniczenia w imprezach w innych krajach, a organizatorzy wszelkich zawodów lotniczych mają obowiązek niedopuszczenia przedstawicieli zawieszonych członków do startu.

Stwierdzono nie bez żalu, że dotychczasowe wieloletnie akcje, mające na celu pozyskanie nowych członków FAI, nie dają spodziewanych rezultatów: możliwości zostały — przy obecnych układach — wyczerpane, a jak o tym świadczą przykłady członków zawieszonych, organizacje lotnicze krajów trzeciego świata nie gwarantują żadnej stabilności członkostwa: tworzą się, by zniknąć po paru latach, na ich miejsce powstają nowe równie efemeryczne, ale bilans tego procesu jest zerowy; liczba członków FAI od szeregu lat praktycznie nie zmienia się, choć wiadomo, że różne formy działalności lotniczej istnieją w wielu krajach poza wszelkimi strukturami FAI i szansa Federacji leży w przyciągnięciu tych potencjalnych członków.

FAI wiąże w tym zakresie nadzieje z bardziej prężnym niż dotychczas funkcjonowaniem połączonych komisji ds. nowych członków i ds. propagandy, pod przewodnictwem Fredericka Marsha z Wielkiej Brytanii.

PIERWSZE IGRZYSKA LOTNICZE W 1995

Jak było do przewidzenia, wiele emocji wywołał temat planowanych na 1991 1. Światowych Igrzysk Lotniczych (WAG — World Air Games). Po 3 latach, jakie upłynęły od przyjęcia przez FAI koncepcji i oferty Aeroklubu Francji, okazało się, że opóźnienia wynikłe m.in. z nieporozumień i braku współpracy między tym aeroklubem i francuskimi federacjami poszczególnych dyscyplin sportów lotniczych są nie do odrobienia, co zmusiło organizatorów (w tym władze tego regionu Francji, gdzie miały się odbyć igrzyska) do zaproponowania nowego terminu igrzysk: 1993. Taka zmiana rujnuje opracowane wcześniej kalendarze sportowe: niektóre mistrzostwa świata i Europy miały być wkomponowane w WAG i odpowiednie komisje specjalnościowe FAI włożyły dużo pracy w dostosowanie regulaminów imprez do

WYRÓŻNIENIA FAI 1990

— Złoty Medal Lotniczy	● G. A. „Peter" Lloyd (Australia)
— Złoty Medal Kosmiczny	● nie przyznano
— Złoty Medal J. Gagarina	● Aleksander Wiktorenko (ZSRR)
— Medal Lilienthala	● nie przyznano
— Medal Pelagii Majewskiej	● Ann Welch (Wielka Brytania)
— Złoty Medal Spadochronowy	● Anguel A. Doinski (Bułgaria)
— Złoty Medal Modelarski	● Howard R. Kuhn (USA)
— Brązowy Medal FAI	● Karl Stefan (USA)
	● Annie Seguier, FAI (Francja)
— Medal Louis Blériot	● Eric S. Winton (Australia), pośmiertnie
	● Richard J. Gritter (USA)
	● Kirk D. Hanna (USA)
— Dyplom Montgolfier (bal.)	● Thomas A.C. Sheppard (USA)
— Dyplom Leonarda da Vinci (spad.)	
— Dyplom Komarowa (astr.)	● Cheryl Stearns (USA)
	● załoga promu Discovery (M. L. Coats + 4)
	● załoga promu Atlantis (D. E. Williams + 4)
	● załoga Sojuz TM8 (dowódca A. Wiktorenko)
— Dyplom Korolewa (astr.)	● Wladimir Dżanibekow (ZSRR)
— Dyplom Lindbergha (samol.)	● James F. Nields (USA)
— Dyplom Antonowa (model.)	● Aleksander Andrukow (ZSRR)
— Dyplom Lotniowy	● John Carlsen (Dania)
— Dyplom Feniks (za restaur.)	● grupa Amicale J. B. Salis (Francja)

Przyznano również wiele dyplomów honorowych dla zespołu (w tym: Działowi Szkolenia i Sportu Aeroklubu Polskiego) oraz dyplomów Paula Tissandiera (m. in. otrzymują je: dr inż. **Wiesław Stafiej** oraz **John Serafin**).

wymagań narzuconych charakterem igrzysk jako wielkiego widowiska sportowego. Ponadto, wbrew założeniom organizacji igrzysk co 4 lata, zmiana terminu zbliża tę imprezę do następnych igrzysk zaplanowanych już w Grecji na 1995. W tej sytuacji i biorąc pod uwagę brak gwarancji, iż konflikty we Francji zostaną przezwyciężone, konferencja podjęła decyzję rezygnacji z oferty francuskiej i uznania igrzysk 1995 za pierwsze.

Zaakceptowano równocześnie ideę aeroklubu greckiego wprowadzenia stałej ceremonii zapalania znicza igrzysk lotniczych przy pomniku Ikara na wyspie Ikaria i przenoszenia znicza — wzorem igrzysk olimpijskich — do miejsca imprezy, tj. do kraju będącego gospodarzem WAG w danym roku.

KOMERCJALIZACJA

Temat poszukiwania nowych źródeł wpływów finansowych nie ominął i Międzynarodowej Federacji Lotniczej. Od szeregu lat podejmowane są w tym kierunku pewne kroki, jednak bez wyraźnych efektów: od pomysłu do realizacji droga była daleka, a niektóre próby kończyły się nawet stratami finansowymi. Tymczasem stały rozwój sportów lotniczych i związane z tym rozszerzenie zadań FAI przy użyciu nowocześniejszego wyposażenia wymaga coraz większych środków. Oczekuje się, że jednym ze sposobów ich uzyskania będą dochody z nowego wydawnictwa, które ma zastąpić dotychczasowy roczny biuletyn FAI redagowany od 10 lat przez A. Welch. Podejmowane już wcześniej próby wprowadzenia płatnych reklam do poprzedniego biuletynu nie dały wyników, nie bardzo więc wiadomo, na czym Atul Dev z Indii — wydawca nowego „Air Sports International" — opiera nadzieje rentowności. W pierwszym roku publikacja ma jeszcze korzystać z pomocy finansowej FAI, w drugim ma już być samofinansująca, potem zaś ma przynosić dochód. Jak będzie — przyszłość pokaże, w każdym razie magazyn ma się ukazywać kilka razy w roku i ma podobno lepiej spełniać funkcje propagandowe niż biuletyn FAI.

Inaczej środki na rzecz każdej dyscypliny sportu mają zdobywać komisje specjalnościowe FAI. Od 1 stycznia 1991 zaczyna obowiązywać opłata za wpis imprez do międzynarodowego kalendarza sportowego. Opłata, której wysokość ustali sobie każda komisja FAI (uwzględniając zapewne rangę imprezy tj. różnicując odpowiednio opłatę), ma być przez organizatorów danej imprezy przekazana do FAI najpóźniej na 3 miesiące przed rozpoczęciem zawodów. Tak więc każdy aeroklub narodowy, deklarujący się jako kandydat na organizatora jakichkolwiek mistrzostw FAI, musi liczyć się z tym, że będzie obowiązany przesłać do FAI należną sumę jeszcze przed otrzymaniem regulaminowych opłat od uczestników.

Wymienione środki będą w banku FAI gromadzone na subkontach poszczególnych komisji specjalnościowych i będą przeznaczone na cele, jakie komisja uzna za właściwe z punktu widzenia potrzeb danej dyscypliny; komisja będzie też dysponentem funduszów. System ten ma na razie obowiązywać bez zmiany przez najbliższe 3 lata — dla zebrania doświadczeń i wypróbowania przez wszystkie komisje.

Jeżeli chodzi o spodziewane cele, pierwsza deklaracja wpłynie zapewne od międzynarodowej komisji akrobacji lotniczej. Przewodniczący tej komisji, Michael Heuer z USA, wystąpił z inicjatywą przeznaczenia tych środków na wprowadzenie profesjonalnej obsługi sędziowskiej w mistrzostwach akrobacji. Z funduszów CIVA finansowano by szkolenie sędziów na odpowiednio wysokim poziomie i sędziowie pełniliby swe funkcje za wynagrodzeniem, co zdaniem przewodniczącego pozwoli na podwyższenie wymagań w stosunku do arbitrów, a selekcja przyczyni się do poprawy standardu sędziowania.

SZYBOWIEC KLASY ŚWIATOWEJ

Na ogłoszony przez Międzynarodową Komisję Szybowcową konkurs na szybowiec klasy światowej (założeniem tej nowej klasy jest zbudowanie szybowca taniego, bezpiecznego i łatwego w eksploatacji) wpłynęły 42 projekty, w tym 3 z Polski. Pięcioosobowa komisja sędziowska przystępuje do wnikliwej oceny nadesłanej dokumentacji (+ model) i swe wnioski przedstawi w marcu na posiedzeniu komisji szybowcowej FAI, która będzie proszona o akceptację ustaleń zespołu oceniającego. Wybrane projekty będą następnie realizowane w postaci prototypów przeznaczonych do właściwych badań, które rozpoczną się nie wcześniej niż w sierpniu 1992. Ocena naziemna oraz próby w locie pozwolą na wyłonienie zwycięskiej konstrukcji. Pełna dokumentacja tego szybowca będzie udostępniana każdemu chętnemu producentowi. Gdy liczba zbudowanych egzemplarzy szybowca będzie wystarczająca do przeprowadzenia zawodów, Komisja Szybowcowa FAI ogłosi organizację 1. mistrzostw świata w tej klasie szybowców.

Idea tej klasy nawiązuje do olimpijskich projektów monotypu i choć na razie nie zanosi się na to, by szybownictwo — choć 4 lata temu oficjalnie uznane przez Międzynarodowy Komitet Olimpijski — miało znaleźć się w programie igrzysk olimpijskich, być może właśnie światowe igrzyska lotnicze staną się widownią pierwszych na tę skalę zmagań pilotów na sprzęcie jednego typu.

DYSKUSJE PANELOWE

Oprócz obrad plenarnych odbyły się trzy równoległe posiedzenia zespołów poświęcone wybranym tematom istotnym dla przyszłości Federacji. Były to:

— **sprawy członkowskie,** a ściślej sposoby przeciwdziałania dezintegracji sportów lotniczych i tendencjom konkurencyjnej działalności różnych ugrupowań, które w niektórych krajach dążą do usamodzielnienia się z prawem odrębnego reprezentowania sportów lotniczych w FAI; z tym wiąże się również delikatna sprawa licencji sportowych. Przypomniano, że licencja sportowa jest własnością FAI i ma świadczyć o uregulowanym statusie jej posiadacza wobec aeroklubu narodowego (lub innej organizacji) uznanego przez FAI;

— **sporty lotnicze a propaganda i środki masowego przekazu:** zwrócono uwagę na fakt, że mizerne efekty propagowania sportów lotniczych w świecie i wśród szerokiej publiczności można w znacznym stopniu złożyć na karb braku umiejętności zaprezentowania się widzom i społeczeństwu, dla którego lotnictwo jest ciągle mało zrozumiałe, trudne w odbiorze i mało atrakcyjne; by z lepszym skutkiem wykorzystywać wszystkie możliwości propagowania lotnictwa i FAI — trzeba bardziej profesjonalnego podejścia do tych zagadnień. Emblemat FAI powinien być częściej eksponowany i musi być w każdym kraju zarejestrowany i zastrzeżony jako własność FAI;

WSTĘPNY KALENDARZ MISTRZOSTW FAI 1991

(dalsze ustalenia zapadną na kolejnych posiedzeniach odpowiednich komisji FAI)

Mistrzostwa Świata

— 10. MŚ Balonów na Ogrzane Pow. — St. Jean/Richelieu, Kanada (sierpień).
— 7. Samolotowe Rajdowe MŚ — Stellennbosch, RPA (listopad).
— 22. Szybowcowe MŚ — Minden, Nev., USA (29.6—9.7).
— 9. Spadochronowe MŚ (relativ) — Lucenec, CSRF (sierpień).
— 3. MŚ Para-Ski — Wengen, Szwajcaria (7—14 kwietnia).
— Modelarskie: modeli swobodnie lat. F1A, B, C — Jugosławia; F1E juniorów i seniorów, Cluj, Rumunia, 7—12.05; na uwięzi dla jun. F2A, B, C, D, ZSRR; szybowców term. zdalnie kier., Holandia; zdalnie kier. F3A, B, C, Bresso, Włochy (17—26.8).
— 8. Lotniowe MŚ — Brazylia (24.2—18.3).
— 2. Kobiece Lotniowe MŚ — Kössen, Austria (1—14.07).
— 2. MŚ Spadochr. Szyb. — Digne-les-Bains, Francja (1—15.9).

Mistrzostwa Europy

— ME w Lataniu Precyzyjnym — Niemcy?
— 1. Szybowcowe ME Juniorów, Alleberg, Szwecja (23.6—6.7).
— 7. ME Szybowców Kl. Klub, Landau, RFN (13—26.07).
— 7. Szybowcowe ME Kobiet, Husbands Bosworth, Anglia (4—17.8).
— Modelarskie: — ME modeli halowych F1D, Slanic Prahova, Rumunia (25—30.9); ME Modeli na Uwięzi F2A, B, C, D, Częstochowa, Polska (8—14.7); ME modeli rakiet, Bułgaria.
— 8. ME Akrobacji Samol., ZSRR.

— **medyczne aspekty działalności lotniczej:** wymieniono uwagi na tematy poruszone przez przewodniczącego komisji lekarskiej FAI dotyczące: odporności na przeciążenia w akrobacji, zwłaszcza ujemne (szereg katastrof); personelu latającego starszego wiekiem (nie powinien decydować kalendarz, lecz stan zdrowia); pilotów niepełnosprawnych; problemów lekarskich na pokazach lotniczych. Poruszono także inne sprawy (hałas, narkotyki, profilaktyka i kształcenie).

Ogólnie można stwierdzić, że dyskusje w tych zespołach posłużyły raczej wyeksponowaniu problemów, zarówno występujących w poszczególnych krajach, jak i wspólnych dla wszystkich członków Federacji, ale nie dostarczyły konstruktywnych propozycji ich rozwiązania.

WYBORY WŁADZ FAI

Jak można było oczekiwać, prezydentem FAI na kadencję 1990/1991 wybrano dotychczasowego pierwszego wiceprezydenta, **Olavi Rautio** z Finlandii. Na jego miejsce pierwszym wiceprezydentem został wybrany **Hanspeter Hirzel** (Szwajcaria). Funkcję skarbnika generalnego FAI będzie nadal pełnił **Amos Ishai** (Izrael). Konferencja zatwierdziła listę wiceprezydentów FAI na następną kadencję: wiceprezydentem FAI został również **dr Henryk Sienkiewicz** — prezes Aeroklubu Polskiego.

*

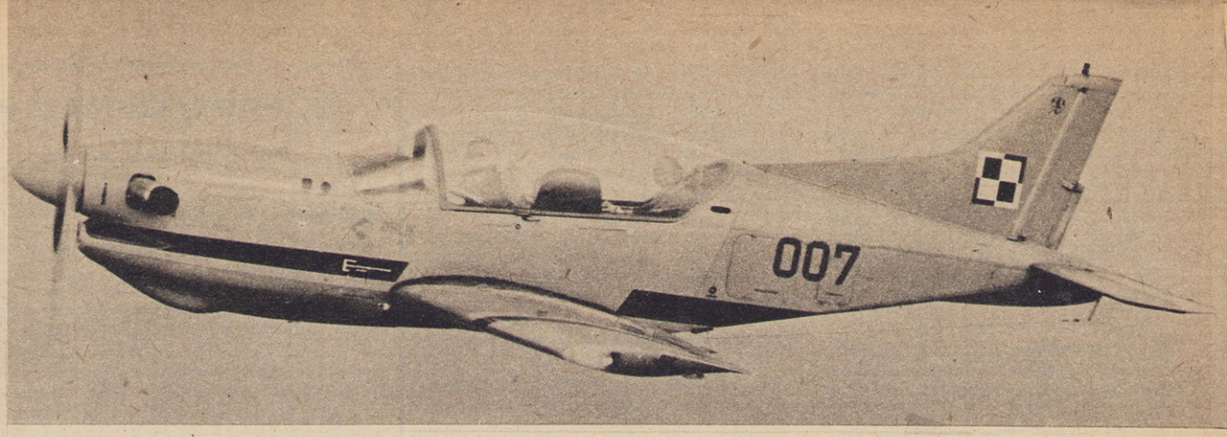
Kończąc ten krótki przegląd niektórych tematów dorocznej sesji najwyższego organu FAI nie mogę nie wspomnieć o lotniczych akcentach konferencji.

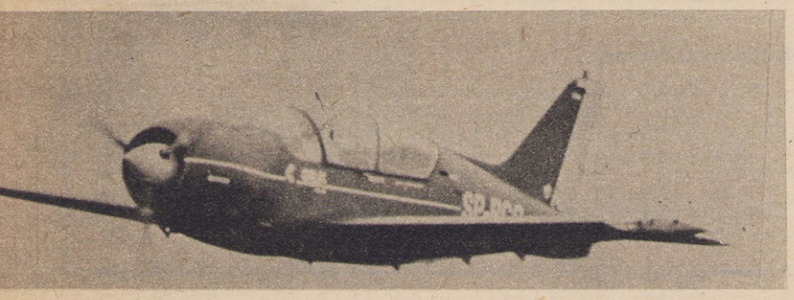
Nie siląc się na wielki i kosztowny airshow, węgierscy organizatorzy — wykorzystując oferowaną uczestnikom krótką wycieczkę w dniu przerwy w obradach — bardzo zgrabnie wkomponowali ładny pokaz, w wykonaniu trójki Zlinów-142 i trójki Z-50, w przepiękny krajobraz naddunajskich wzgórz, zwieńczonych ruinami zamku Visegrad. Później w tym dniu produkował się nad Dunajem w interesującym pokazie akrobacji indywidualnej na Z-50 mistrz Węgier Peter Besenyei: najbardziej podobały się chyba jego „lomcovaki", którymi hojnie naszpikował swą wiązankę.

Była również okazja zwiedzenia muzeum lotnictwa w Budapeszcie, gdzie umiejętnie wyeksponowano wkład węgierskiej myśli konstruktorskiej w rozwój techniki lotniczej.

Prezydent FAI Clifton F. von Kann wręcza Annie Welch Medal Pelagii Majewskiej oraz dyplom — prezesowi Aeroklubu Polskiego Henrykowi Sienkiewiczowi

Zdjęcia: autora





JAK POWSTAWAŁ ORLIK

Tomasz Wolf należy do drugiego pokolenia inżynierów lotnictwa. Jego ojciec pracował w Instytucie Lotnictwa i to wpłynęło na atmosferę w domu. Syn połknął bakcyla lotnictwa. Zdecydował się poświęcić tej dziedzinie techniki, bardzo ważnej i rzutującej na wiele innych. Początkowo pociągnęło go modelarstwo w różnych postaciach. Jako młody chłopak uprawiał żeglarstwo, bawiąc się przy tym rozwiązywaniem zagadnień dotyczących aero- i hydrodynamiki. Dopiero będąc na studiach zaczął latać na szybowcach i lotniach (był to początkowy okres rozwoju tej dyscypliny).

W szkole średniej myślał w zasadzie o architekturze. Nie pamięta, co spowodowało, że stwierdził, iż konstrukcje lotnicze są ciekawsze. Chyba świadomość, że lotnictwo jest dziedziną, która kumuluje w sobie wiele zagadnień. Miał inklinacje raczej projektowo-konstruktorskie. Interesowały go modele urządzeń poruszających się w różnych ośrodkach.

Studia rozpoczął w 1974 i — jak mówi — należał do ostatniego rocznika studentów, który miał szczęście pracować pod kierunkiem takich specjalistów, jak profesorowie: Franciszek Misztal, Leszek Dulęba i Zbigniew Brzoska. Specjalizował się w konstrukcji płatowców. Po ukończeniu studiów wielu kolegów nie mogło się zdecydować, gdzie podjąć pracę. Tomasz Wolf zdecydował się natychmiast — chciał konstruować samoloty.

W Biurze Konstrukcyjnym PZL Warszawa Okęcie, prowadzonym przez inż. Andrzeja Frydrychewicza, dostał do opracowania temat, będący kontynuacją swojej pracy dyplomowej. Dotyczyła ona zagadnień związanych z optymalizacją skrzydła, konstrukcją wingletów. Początkowo zajmował się sprawdzaniem wpływu wirów brzegowych skrzydła na rozrzut chemikaliów z samolotu rolniczego. Od razu była to więc praca koncepcyjna. Następnym tematem była konstrukcja osłony silnika samolotu Kruk.

W tym okresie — pod kierunkiem inż. Frydrychewicza — zaczął krystalizować się pomysł samolotu szkolno-treningowego o nazwie Orlik. W 1980 prowadzono już prace studialne. Zaczął się formować zespół. Była to grupa czteroosobowa, w której oprócz Tomasza Wolfa był inż. Kazimierz Dąbrowski, inż. Tomasz Makowski oraz mgr Jacek Kończak. Zespół ten pracował nad projektem wstępnym samolotu.

— Od jesieni 1981 — mówi inż. Wolf — pracowaliśmy we czterech w malutkim pokoiku przy lotnisku. Warunki były bardzo skromne. Współpracujący z nami prof. Tadeusz Sołtyk słusznie jednak twierdził, że tam, gdzie zaczynają się dywany, kończy się praca koncepcyjna, konstruktorska. Pracowaliśmy w ciszy, z Czerwonymi Beretami pod oknami — zaczął się bowiem stan wojenny. Prace nad projektem wstępnym trwały do połowy 1982. Następnym etapem miał być projekt techniczny. We wrześniu 1982 inż. Frydrychewicz zaproponował mi stanowisko konstruktora prowadzącego Orlika. Zdawał sobie na pewno sprawę, że jest to „rzucenie na głęboką wodę" młodego konstruktora, ale szef stawiał widać na młodych inżynierów. Z mojej strony trzeba było też dużej odwagi i... młodzieńczej niewiedzy, na co się porywam. Byłem bowiem jednym z najmłodszych pracowników.

Projektowanie samolotu jest pracą zespołową, zespół musiał być więc odpowiednio dobrany. Składał się z inżynierów — poszczególne zagadnienia prowadzili ludzie doświadczeni: Dąbrowski i Makowski zajmowali się konstrukcją kadłuba, Wolf — skrzydła, Anatol Kosowski — podwozia. Instalacje pneumatyczne i wentylację opracowywał Marek Sadkowski, instalację elektryczną i nawigacyjną — Tadeusz Jurkiewicz, budowę zespołu napędowego — Włodzimierz Gronczewski, jeszcze inni zajmowali się usterzeniami. Dokumentacja zaczęła spływać w końcu 1982. Do końca 1983 opracowano również elementy wyposażenia.

PZL-130 Orlik był metalowym dolnopłatem o zwartej konstrukcji, napędzanym silnikiem tłokowym M-14Pm (produkcji ZSRR) o mocy 213 kW (290 KM). Zastosowano konstrukcję płata wielopodłużnicowego, niedzielonego. Obszerna kabina umożliwiała zabudowę bogatego wyposażenia. Koncepcja aerodynamiczna samolotu miała zapewnić właściwości pilotażowe ułatwiające uczniowi przejście na samolot odrzutowy. W tym celu przyjęto płat o niewielkim wydłużeniu, ze skuteczną lotką. Odpowiednio dobrano też siły na sterownicach.

W październiku 1984 samolot został oblatany. Inż. Wolf podkreśla ogromne zaangażowanie zespołu, odpornego na wszelkie przeciwności. Nie istnieje bowiem w kraju jeszcze zapotrzebowanie na inicjatywę twórczą (w minionych latach wręcz niszczono zespoły ludzkie, trwoniono każdą inicjatywę).

Szefował montażowi Bogdan Zabel i to, że samolot został dokończony, było też i jego zasługą. Sprawne zmontowanie prototypu wymaga ogromnej operatywności i zdolności szybkiego rozwiązywania różnych problemów, a przecież organizacja zawsze była u nas w kraju nie najlepsza.

— Po oblataniu samolotu — mówi inż. Wolf — rozpoczął się najtrudniejszy okres w pracy konstruktorskiej — dopracowanie konstrukcji. Krajowy przemysł lotniczy tkwi w zaścianku. Na Zachodzie konstruktor może sobie dobrać wiele elementów handlowych, może też zamówić w wyspecjalizowanej firmie np. osłonę kabiny, podwozie lub system hydrauliczny. W Polsce konstruktor jest skazany na projektowanie samolotu od początku do końca. Tak też było w przypadku Orlika.

Opracowywano trzy prototypy. Wiosną 1985 oblatano dwa. Jeden z nich był wystawiony na Salonie Paryskim w tym samym roku. Nawiązano wówczas kontakt z firmą kanadyjską Airtech. W efekcie podjęto współpracę przy rozwijaniu wersji turbośmigłowej. Na przełomie lat 1985 i 1986 prototyp nr 004 samolotu tłokowego Orlik przebudowano; przystosowano go do silnika turbinowego Pratt and Whitney of Canada PT6A-25A oraz wyposażono samolot w zestaw radionawigacyjny firmy King. Oblotu Turbo Orlika dokonano latem 1986 i po przeprowadzeniu prób w końcu 1987 samolot otrzymał certyfikat tymczasowy wg FAR 23 w kategorii akrobacyjnej i użytkowej. W tym samym roku uzyskała certyfikat wersja z silnikiem tłokowym. Należało teraz rozpropagować ten samolot w kraju.

W wyniku prób samolotów prototypowych pierwszą część serii informacyjnej (wykonanej w 1988) stanowiły samoloty tłokowe, które przekazano do prób kwalifikacyjnych w Wojsku Polskim. Zakończyły się — z wynikiem pozytywnym — w 1989. Z uwagi na niemożność zakupu silnika radzieckiego, produkcję samolotów tłokowych odroczono do czasu wznowienia dostaw z ZSRR. Drugą część serii informacyjnej stanowiły samoloty turbośmigłowe PZL-130TM i PZL-130T. Jeden samolot PZL-130TM wyposażono w silnik turbinowy Walter M601E produkcji Motorlet (CSRF), o mocy ok. 590 kW (800 KM), będący technicznym odpowiednikiem silnika Pratt and Whitney of Canada PT6. Zastosowano też wojskowe wyposażenie radionawigacyjne.

W samolocie PZL-130T Orlik Turbo zastosowano silnik PT6A-25A oraz wyposażenie radionawigacyjne firmy King. Jako pierwszy ukończono samolot z silnikiem M601E. Oblot odbył się w połowie ub. roku. W styczniu 1990 rozpoczęto próby kwalifikacyjne w celu uzyskania ocen wojskowych. Samolot z silnikiem PT6 oblatano na początku br. i rozpoczęto próby uzupełniające w celu uzyskania stałego certyfikatu wg FAR 23.

Ocena samolotów PZL-130ZM i PZL-130T przez konstruktorów i użytkowników dała podstawy do opracowania docelowego samolotu PZL-130 TB Orlik Turbo bis. Samolot będzie miał bogate wyposażenie umożliwiające trenowanie wybranych zadań nawigacyjno-bojowych. Podstawowym zespołem napędowym Orlika Turbo bis będzie rozwojowa, akrobacyjna wersja silnika Walter M601T o mocy 625 kW (850 KM). Oblot prototypu, przygotowywanego na zamówienie polskiego lotnictwa wojskowego, ma odbyć się w końcu br. Ponadto przewidywana jest wersja z silnikiem PT6A-62 o mocy 699 kW (950 KM) i wyposażeniem radionawigacyjnym firm zachodnich (King, Collins). Produkcję Orlika Turbo bis i wprowadzenie do eksploatacji tego samolotu planuje się na rok 1993.

Inżynierowi Wolfowi poszczęściło się — osiągnął satysfakcję z pracy. Ale czy inni konstruktorzy lotniczy mogą też na to liczyć? Pytany o własny punkt widzenia na rozwój konstrukcji lotniczych w Polsce, inż. Wolf stwierdza, że przemysł lotniczy mógłby się rozwijać, bazując na wykształconej kadrze, ale niezbędne jest włączenie się w system światowy. — Jesteśmy w stanie zaprojektować wiele dobrych samolotów lekkich — mówi — mamy dobrych konstruktorów. Z technologiami jest nieco gorzej — ponad 40 lat powojennych złych doświadczeń spowodowało zepchnięcie technologów do rangi biurokratów. Ale w istniejących przedsiębiorstwach nie ma wspólnoty interesów między konstruktorami a szefami przedsiębiorstw. Szefowie niektórych uważają na przykład, że należy zająć się usługami zamiast ambitnymi, uciążliwymi pracami konstrukcyjnymi. Pogoń za łatwym pieniądzem może doprowadzić do kryzysu twórczości w przemyśle lotniczym.

Wykształceni ludzie wyjeżdżają na Zachód — znajdują tam możliwości zaspokojenia swoich ambicji zawodowych. Jest to wielka strata dla kraju. A przecież — konkluduje Tomasz Wolf — znaczących producentów małych samolotów jest w świecie mniej niż palców u rąk. Jest to wielka szansa dla nas — może należałoby z niej skorzystać?

TERESA SZYMANEK

Na zdjęciach (od góry): Orlik z napędem turbinowym i tłokowym.

Zdjęcia: LECH ZIELASKOWSKI

POLSKIE LINIE LOTNICZE · POLISH AIRLINES

Nr 8 (243) Rok XXI LISTOPAD 1990

LOT NOWINY • NEWS

OD NAS ZALEŻY

Ten numer „Skrzydlatej Polski", w którym znajdują się nasze kolejne „LOT Nowiny" nosi datę 25 listopada 1990. Datę, którą dobrze zapamiętamy — po raz pierwszy wybieramy bowiem prezydenta Rzeczypospolitej. Za nami wielotygodniowa kampania, w której sześciu kandydatów prezentowało nie tyle swoje walory osobiste, co wizję przyszłości kraju, kolejnych przemian, jakie nas czekają. Rzadko pojawiały się optymistyczne akcenty, większość z nich nie ukrywała, że czasy nadchodzą trudne, że trzeba będzie kolejnych wyrzeczeń, ograniczeń, aby wyprowadzić kraj na prostą drogę rozwoju.

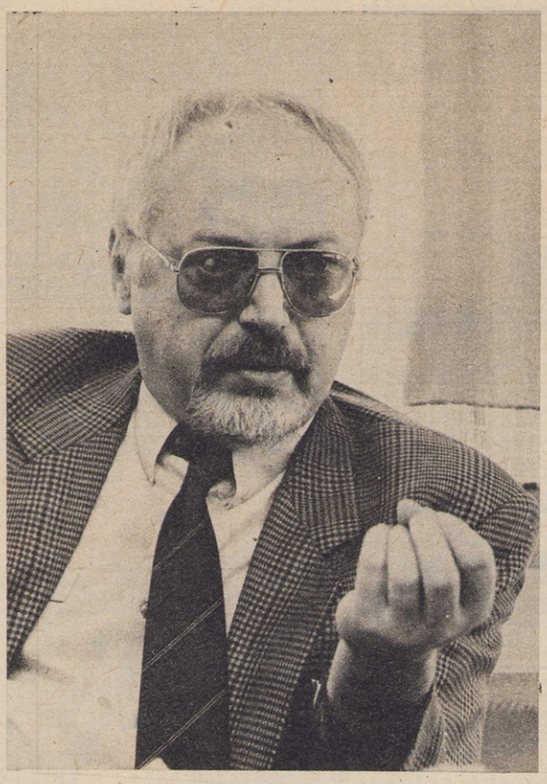
Ponieważ nikt z nas, a więc także i LOT nie żyje pod kloszem, w abstrakcyjnym świecie — musimy się liczyć, że i te skomplikowane problemy dotyczyć będą i naszej załogi, i naszego przedsiębiorstwa. Warto o tym pamiętać już teraz, abyśmy nie byli zaskoczeni. W Polsce zaczynają rozwijać się mechanizmy i prawa rynkowe, a one nie znają ulgowych taryf, potrafią być bezlitosne swoją konsekwencją, nawet bezwzględnością. W poprzednim systemie można było się ratować na przykład państwową dotacją i wiemy, do czego to doprowadziło. Obecnie jest to niemożliwe. Każdy musi liczyć na siebie, na swoją pracę, pomysłowość, gospodarność.

Nie tak dawno odwiedził Warszawę słynny lekarz psychoterapeuta — Anatolij Kaszpirowski. Odbyły się cztery spotkania w Sali Kongresowej Pałacu Kultury i Nauki. Bilety choć były dość drogie — 50 tysięcy zł — sprzedano do ostatniego miejsca. Było to fenomenalne spotkanie. Proszę pomyśleć — trzy i pół tysiąca ludzi zasłuchanych w głębokiej ciszy, znieruchomiałych, choć krzesła w Sali Kongresowej dawno już przestały być wygodne. Wśród wielu słów, jakie padły z ust Anatolija Kaszpirowskiego było i zdanie mocno zastanawiające o tym, że nie ma nieuleczalnych dolegliwości, że wszystko zależy od każdego z nas z osobna. Przekonanie, że choroba jest nie do pokonania, uruchamia wewnętrzne bariery organizmu, powoduje, że rzeczywiście trudno z niej wyjść i powrócić do zdrowia. A drugie stwierdzenie? — też tak bardzo prawdziwe. Musimy być przekonani, że wszystko zależy od nas samych, a nie od sił nadprzyrodzonych, jakiegoś cudu, niezależnych od nas mechanizmów.

Kłopoty, które już się pojawiają, będziemy musieli pokonać wspólnym, mądrym wysiłkiem, bez czarnowidztwa i „opadania rąk". Gwałtowny wzrost cen paliwa, spowodowany zwłaszcza ostatnio kryzysem w Zatoce Perskiej powoduje, że niektóre połączenia stają się nieopłacalne, pomimo dużej popularności wśród pasażerów. Być może trzeba się będzie zastanowić, czy nie warto — może na pewien czas — z nich zrezygnować? Dotyczy to także linii krajowych, które stają się już superdeficytowe. Trzeba będzie dobrze przeanalizować sieć naszych połączeń i jeśli zajdzie potrzeba, wyciągnąć choćby nawet radykalne wnioski. A może mamy za dużo biur zagranicznych? Może niektóre nie zarabiają na swej utrzymanie?

Wiem, że to wszystko jest bardzo trudne, a decyzje na pewno spowodują rozgoryczenie wielu — zwłaszcza po okresie, w którym cieszyliśmy się z nowych połączeń, zdobywania nowych rynków pasażerskich, nowych samolotów. Trudno, warto czasami nieco się cofnąć, by po nabraniu sił, poprawie sytuacji krajowej i międzynarodowej (dotyczącej zwłaszcza paliw) ruszyć do dalszego rozwoju naszych linii.

Jak wiadomo, z nowym jesienno-zimowym rozkładem lotów wprowadziliśmy na wszystkich naszych zagranicznych połączeniach klasę business, zapewniającą większy komfort podróży i sporo dodatkowych ułatwień. Trzeba za to płacić, ale tak jest na całym świecie. Były głosy, że to jest niepotrzebne, że to „kwiatek przy kożuchu". Myślę, że to jednak dobrze, iż borykając się z narastającymi trudnościami staramy się o podniesienie jakości naszych usług przewozowych. Że mając rozliczne kłopoty, mamy wizję dalszego rozwoju Polskich Linii Lotniczych LOT. Jest to nasz obowiązek i nasza ambicja.



NASZ NOWY DYREKTOR

Z dniem 15 listopada 1990 funkcję naczelnego dyrektora PLL LOT objął BRONISŁAW KLIMASZEWSKI. Nowy dyrektor LOT-u urodził się 20 lipca 1943, jest magistrem prawa Uniwersytetu Warszawskiego. Po ukończeniu studiów pracował w zespole poselskim przy Prezydium Stołecznej Rady Narodowej i w Kancelarii Sejmu. W PLL LOT od 1972 — przeszedł wszystkie szczeble kariery zawodowej, od akwizytora do stanowiska dyrektora handlowego i pierwszego zastępcy dyrektora naczelnego. Jako zastępca kierownika Działu Handlowego przystąpił w lipcu 1981 do pierwszego w PLL LOT konkursu na stanowisko dyrektora naczelnego, zajmując w silnej konkurencji pierwsze miejsce. Ówczesny minister komunikacji mianował jednak na to stanowisko gen. Józefa Kowalskiego. Bronisław Klimaszewski zwolniony został z PLL LOT 7 stycznia 1982. Początkowo pracował jako kierowca, a następnie inspektor firmy charytatywnej „CARE". Przez trzy lata był dyrektorem „Poltonu", a ostatnio prymasowskiej Fundacji na rzecz zaopatrzenia wsi w wodę. We wrześniu br. na wniosek NSZZ „Solidarność" Rada Pracownicza PLL LOT wystąpiła do ministra transportu i gospodarki morskiej o powołanie mgr. Bronisława Klimaszewskiego na stanowisko dyrektora naczelnego. Wniosek został uwzględniony, a nominacja wręczona 24 września 1990. Jest żonaty, ma troje dzieci, biegle włada angielskim i francuskim. Hobby: tenis i brydż.

W pierwszym wywiadzie prasowym, udzielonym tuż po otrzymaniu nominacji red. Krzysztofowi Szcześniakowi z dziennika „Rzeczpospolita" powiedział m.in.:

o motywach swej zgody na objęcie funkcji naczelnego dyrektora PLL LOT:

„Chyba trafiły do mnie argumenty, że na pewne reformatorskie posunięcia może sobie pozwolić ktoś, kto zna przedsiębiorstwo. Jednocześnie ktoś, kto nie jest wtopiony w cały ten istniejący układ".

o kierunkach reformowania PLL LOT:

„Po przeszło czterdziestu latach zdeterminowania firmy przez różne polityczne, strukturalne i inne ograniczenia — chciałbym wreszcie dowiedzieć się, ile co jest warte. Czyli zrobić rzetelny rachunek. Dziś nie potrafię powiedzieć, czy w przyszłości będzie więcej połączeń czy mniej, nie potrafię odpowiedzieć na wiele innych pytań."

o potrzebie oparcia PLL LOT na rzetelnym rachunku ekonomicznym:

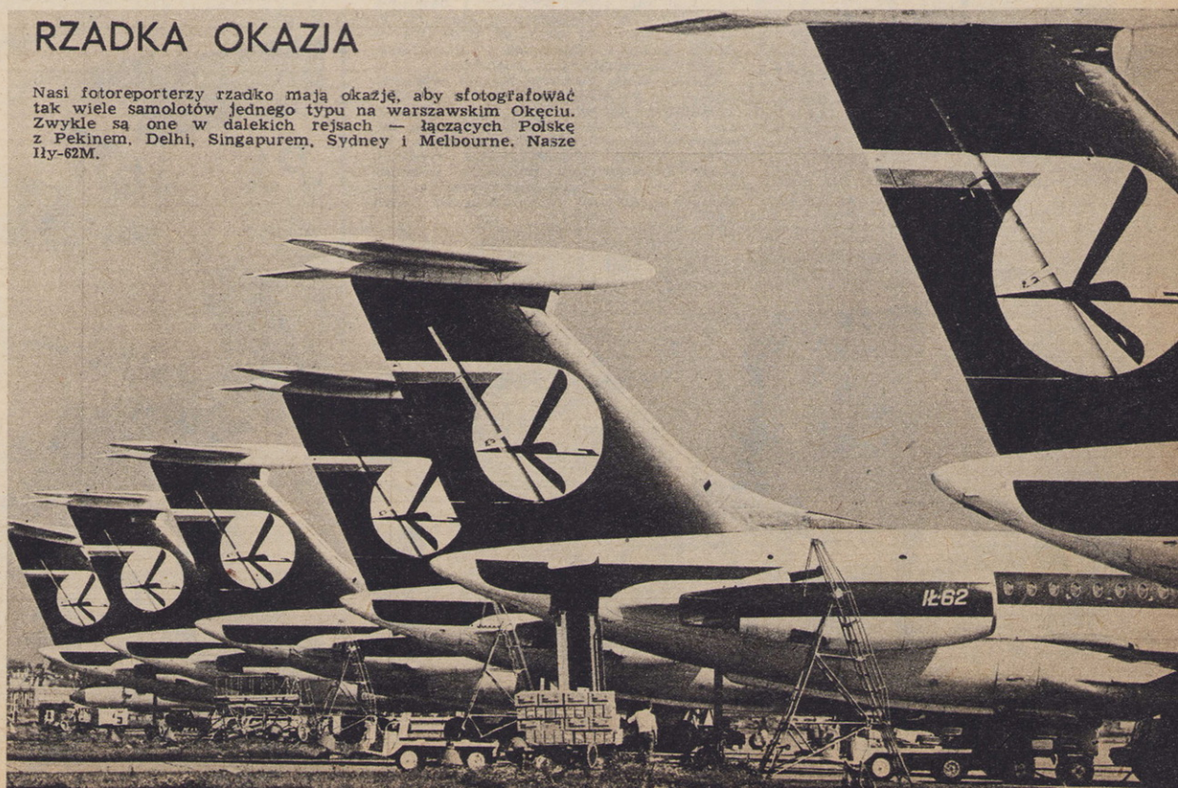
„W ostatnich latach nie robiono rachunków. Ja proponowałem takie wyliczenia w 1981 — po prostu zrobienie fotografii ekonomicznej przedsiębiorstwa. Nie doszło do tego. Jest też oczywiście problem całej lotowskiej ekipy, odpowiedzi na pytanie czy w tej firmie pracuje za dużo, czy za mało osób. Nie podoba mi się cały system informacji wewnętrznej. Przy sporym zatrudnieniu w informatyce trudno uzyskać najpotrzebniejsze i rzetelne dane. I to trzeba właśnie zrobić na początku. Jak widać, będzie on prozaiczny, a nie spektakularny, jak wielu oczekuje."

o prywatyzacji PLL LOT:

„O ile wiem, większość przewoźników w Europie to firmy państwowe, bądź dokładnie przez państwo kontrolowane... Nie jestem entuzjastą prywatyzacji LOT-u, ale z całą pewnością trzeba się będzie jednak zastanowić nad jakimiś powiązaniami z wybranymi partnerami europejskimi, czy nawet zamorskimi. W grę wchodzi raczej spółka — niekoniecznie wyprzedaż".

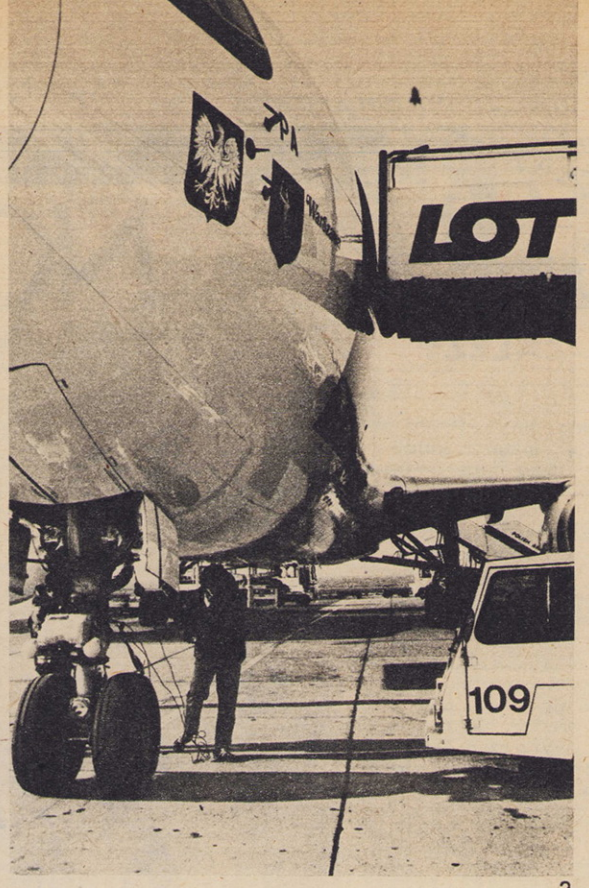
RZADKA OKAZJA

Nasi fotoreporterzy rzadko mają okazję, aby sfotografować tak wiele samolotów jednego typu na warszawskim Okęciu. Zwykle są one w dalekich rejsach — łączących Polskę z Pekinem, Delhi, Singapurem, Sydney i Melbourne. Nasze Iły-62M.



KRÓTKO NA ZIEMI

1



2

Przyzwyczailiśmy się, że latają „na okrągło". Trzy nasze Boeingi 767 — „Gniezno", „Kraków" i „Warszawa". Z reguły zgodnie z rozkładem: przylot z Nowego Jorku 7:10, odlot 10:50. Czas postoju 3 godziny 40 minut. Przylot z Chicago 8:30, odlot 10:15, zaledwie 105 minut na ziemi. I znowu w rejs przez Atlantyk. W ciągu rocznej eksploatacji dwóch naszych pierwszych samolotów tego typu przebywały one na dobę średnio 13,5 godziny w powietrzu. W sezonie letnim ubiegłego roku pobiliśmy światowy rekord w tej dziedzinie — 14,5 godziny na dobę, na co zwrócili nam uwagę specjaliści z firmy Boeing.

Jaka jest tajemnica tego sukcesu? Przede wszystkim doskonała jakość tych maszyn, które między rejsami nie wymagają czasochłonnej obsługi. Poza tym, dobrze zorganizowana praca wszystkich służb, dbających o dobrą kondycję tych samolotów, a także o zapewnienie pasażerom wszystkich należnych wygód.

Nasz fotoreporter spróbował podpatrzyć wszystkie niezbędne czynności dokonywane na lotnisku Okęcie przy jednym z naszych Boeingów, noszącym imię „Warszawa".

1 — Przylot z atlantyckiego rejsu. Prosto z pasa samolot dokołował na tzw. stojankę
2 — Podłączenie prądotwórczego agregatu
3 — W czasie, gdy wychodzą pasażerowie, wóz asenizacyjny opróżnia zbiorniki w toaletach
4 — Wyładunek przesyłek towarowych. Dzięki wprowadzeniu pierwszych dwóch B-767 na linie atlantyckie nastąpił czterokrotny wzrost przewozów cargo
5 — Powiększyły się również przewozy poczty
6, 7, 8 — W tym czasie działają już służby techniczne
9, 10 — A na pokładzie wielkie sprzątanie
11 — Trzeba też wynieść śmiecie
12 — Pobieranie paliwa
13 — Przyjęcie cateringu czyli wyżywienia pokładowego i napojów
14 — Załadunek bagaży
15 — Odłączenie agregatu i ostatnia kontrola. Drzwi zamknięte, można zapuszczać silniki
16 — Już są, za chwilę rozsiądą się w wygodnych fotelach i zapną pasy

3

4

BUSINESS CLASS

Stoisko recepcyjne dla pasażerów business class na warszawskim Okęciu. Ostatnie gospodarskie spojrzenie przewodniczącego Rady Pracowniczej PLL LOT Andrzeja Mówczana (w środku) i wiceprzewodniczącego NSZZ „Solidarność" Ryszarda Kobusa (z prawej) ● Sprawdzanie obsługi pokładowej w klasie turystycznej naszego B-767

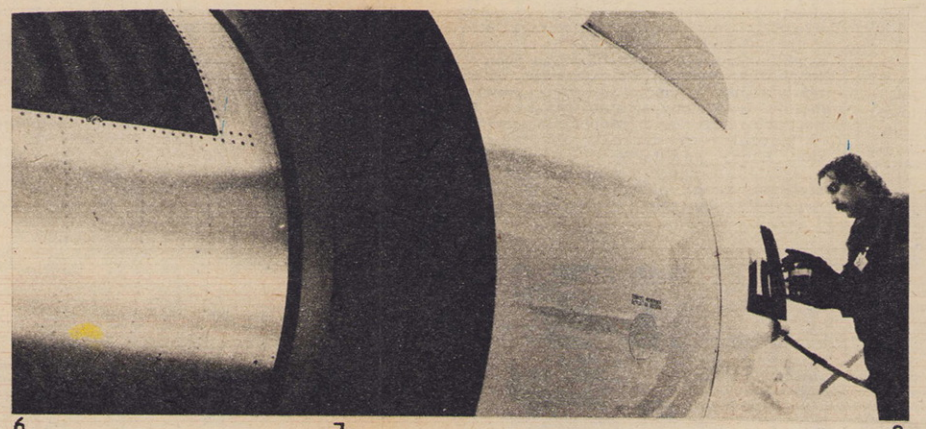
Wzorem renomowanych przedsiębiorstw lotniczych, Polskie Linie Lotnicze LOT wprowadziły wraz z rozkładem zimowym, a więc od 28 października br. klasę business w samolotach, obsługujących rejsowe połączenia zagraniczne. Dotychczas klasa ta była wyłącznie w naszych Boeingach 767.

Opłaty są zróżnicowane. Na przykład posiadacze rocznych biletów do portów Europy Zachodniej korzystają z klasy business bez żadnych dopłat, na Bliski i Daleki Wschód — po dokonaniu 10-procentowej dopłaty, zaś na liniach do krajów RWPG — 30-procentowej. Jak bowiem wiadomo, na tych ostatnich połączeniach taryfy są znacznie niższe, dopiero od Nowego Roku będą one dostosowane do taryf IATA.

Pasażerowie, korzystający z tego podwyższonego standardu podróży, mają wiele udogodnień. I tak na przykład przeznaczone zostały dla nich oddzielne kasy biletowe, odprawa biletowo-bagażowa odbywa się w osobnych stoiskach recepcyjnych, mają prawo do przewozu 30 kg bagażu bez żadnych dopłat. Bagaże te są oznaczane specjalną zawieszką, zapewniającą szybsze ich wydawanie w portach docelowych. A na pokładzie business — goście witani są szampanem, urozmaiconą kartą posiłków i napojów. Oczywiste, że pasażerowie klasy turystycznej także są otaczani troskliwą opieką naszych stewardes i stewardów, częstowani smacznymi posiłkami.

Zanim klasa business została wprowadzona — w Międzynarodowym Dworcu Lotniczym na Okęciu i na pokładach naszych samolotów odbyła się próba generalna. Poziom obsługi pasażerów tej klasy oceniali przedstawiciele dyrekcji, Rady Pracowniczej, związków zawodowych oraz wyspecjalizowanych w obsłudze naziemnej i pokładowej służb LOT-u.

5



6 7 8

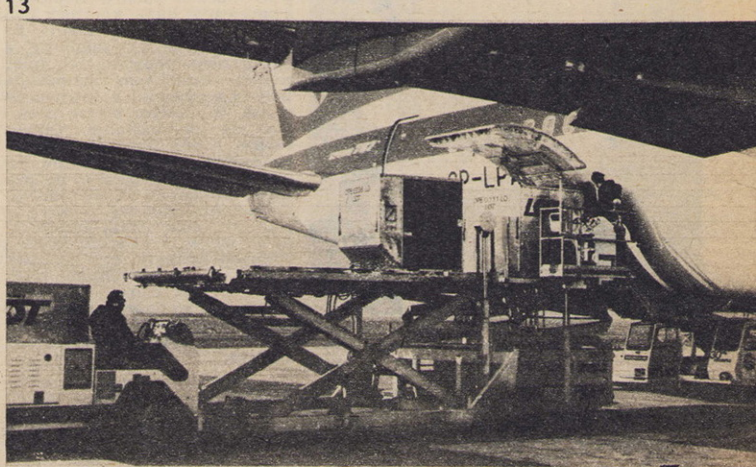
9

11

10

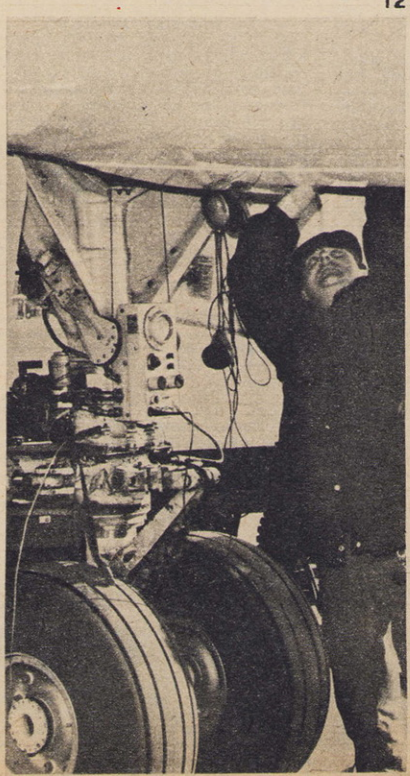
12

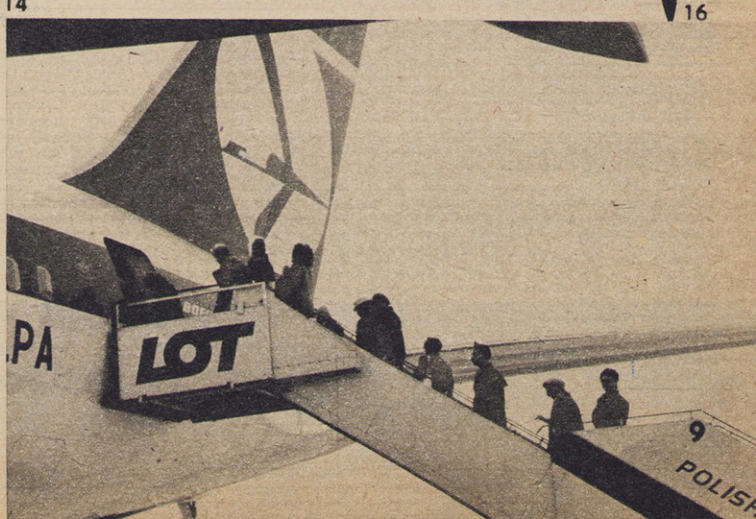
13



14

16





9

PISZĄ DO NAS

Marcin Wójcicki z Jastrzębia Zdroju:

„Chciałbym podzielić się moimi wrażeniami o „LOT Nowinach". Bardzo się cieszę z trzech B-767, lecz uważam, że te samoloty są zanadto przereklamowane. Prosiłbym o zdjęcia wszystkich samolotów LOT-u, a także o wywiady z ciekawymi ludźmi, zdjęcia z krajowych portów lotniczych itp. „LOT Nowiny" cieszą nas, ludzi młodych, którzy dawniej wyszukiwali w „Skrzydlatej Polsce" zdjęć samolotów LOT-u i różnych nowinek. Teraz mamy „własny" kącik, do którego można zajrzeć. Z niecierpliwością oczekuję na każdy nowy numer „LOT Nowin". Proszę też o adres p. Jerzego Ziółkowskiego — chciałbym korespondować z tym ciekawym człowiekiem."

Dziękujemy za ocenę i sympatię dla „LOT Nowin". Postaramy się, aby zdjęcia były jak najciekawsze i urozmaicone. LOT Nowiny są jednakże kroniką PLL LOT, najważniejszych wydarzeń w życiu załogi i przedsiębiorstwa, stąd również inne, nielotnicze tematy. Panu Jerzemu Ziółkowskiemu, autorowi książki pt. „Na lotowskich szlakach" przekażemy Twój adres.

* * *

Sebastian Wieczorek z Suchego Boru:

„Od czterech lat jestem stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Ogromnie się cieszę, że zaczęły się znów „LOT Nowiny". Nigdy do tej pory nie miałem możliwości bliższego poznania narodowego przewoźnika, jakim są Polskie Linie Lotnicze LOT."

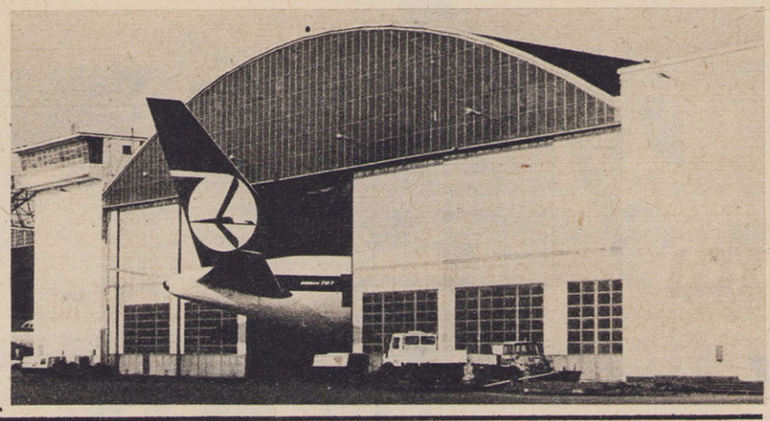
Autor listu pisze dalej o licznych perypetiach, jakie miał, wybierając się drogą lotniczą z Wrocławia do Warszawy. Otóż w opolskim Orbisie kasjerka błędnie wystawiła bilet i podróż nie doszła do skutku. Musiał wrócić do Opola, po wyjaśnieniu sprawy zwrócono mu poniesione koszta. Poleciał nazajutrz. I oto w Warszawie też nieprzyjemność:

„Pani w kasie krajowej w Centrum Obsługi Pasażerów robiła mi wielką łaskę, że udziela informacji. Pewnie dlatego, że jestem 15-latkiem, ale czy nie powinienem być obsługiwany jak normalny pasażer? W przyszłości też chciałbym pracować w Locie, jako pilot lub steward, ale czy pozwoli mi moje zdrowie? Zobaczymy! Drugim moim marzeniem jest, aby w okolicach Opola powstało lotnisko komunikacyjne. Możliwości są. Ogromnie się cieszę, że ukazują się „LOT Nowiny". Sądzę, że powinny mieć większą objętość. A może powinny stać się osobnym czasopismem?"

I Tobie dziękujemy za miły list, który drukujemy w skrócie. Przepraszamy za opisane przykrości. Oczywiście jesteś dla nas pełnoprawnym Pasażerem i powinieneś być grzecznie — jak każdy — traktowany. Dziękujemy też za uwagi dotyczące „LOT Nowin". Będziemy o nich pamiętali.

NIE MIEŚCI SIĘ

Samolot za duży — czy hangar za mały? — odpowiedź zawsze brzmi: tak. Nasze nowe Boeingi 767 rzeczywiście nie mieszczą się w posiadanych przez LOT pomieszczeniach na warszawskim Okęciu. Dlatego też podjęto prace, zmierzające do przystosowania jednego z hangarów do pełnej obsługi tych dużych, szerokokadłubowych samolotów. Zmieniana jest więźba dachowa, co pozwoli na wprowadzenie całego samolotu do wnętrza. Zastosowane zostaną także nowoczesne urządzenia do technicznej obsługi tych maszyn, m.in. doki wiszące, które ułatwią dostęp do statecznika pionowego. Prace prowadzi firma Mostostal, a w przerobionym hangarze bez trudu będą mogły się zmieścić oba typy posiadanych przez LOT B-767: 200 i dłuższy o 6,5 m 300 ER.



LOT NOWINKI

Mieszkańcy południowej Polski z dużym zadowoleniem przyjęli wiadomość, że od 3 listopada mogą odlatywać do Chicago i Nowego Jorku już z rzeszowskiego lotniska. Tam bowiem przechodzą odprawę biletowo-bagażową oraz paszportowo-celną i do Warszawy odlatują samolotem typu Tu-134A, w razie potrzeby większym. Po krótkim oczekiwaniu w sali tranzytowej okęckiego Międzynarodowego Dworca Lotniczego przesiadają się do Boeinga 767. Rejsy te odbywają się w każdą sobotę. W drodze powrotnej zza Oceanu na pasażerów oczekuje rejsowy samolot do Rzeszowa. Mają oni pierwszeństwo w rezerwowaniu miejsc.

* * *

We Wrocławiu otwarte zostało kolejne kasyno gry, należące do spółki typu joint-venture „Casinos Poland" z udziałem PLL LOT. Mieści się ono w hotelu „Wrocław" przy ul. Piotra Skargi 18. Jest to już czwarty obiekt tego typu, należący do tej spółki. Trzy inne mieszczą się w hotelu „Marriott" w Warszawie, w hotelu „Pod Różą" w Krakowie i w Poznaniu przy Placu Wolności.

* * *

Mongolskie Linie Lotnicze MIAT ze względów taryfowych wstrzymały honorowanie oddzielnych biletów wystawionych dotychczas przez kasy PLL LOT na trasę: Ułan Bator — Pekin — Ułan Bator.

* * *

W pobliżu kopalni „Czeczott" w miejscowości Wola koło Pszczyny powstała oryginalna kawiarnia pod nazwą „Air Natalia". Jej właścicielem jest pilot p. Rudolf Szczerba, który odkupił od LOT-u wysłużony samolot typu Il-18. Jak głoszą specjalne napisy reklamowe, samolot ten przebywał w powietrzu 31 tysięcy 955 godzin i 15 minut, przelatując 19 milionów 173 tysiące kilometrów. Startował 18 tysięcy 731 razy. Ostatnim jego rejsem był przelot w czerwcu 1989 roku z Acapulco w Meksyku do Warszawy. Przeleciał wtedy po raz 28 ponad biegunem północnym. Trzeba przyznać, że wszystkie te liczby działają na wyobraźnię, podobnie jak serwowane przez kelnerki w mundurkach stewardes potrawy krajów Dalekiego Wschodu, Węgier, Związku Radzieckiego i Francji. Dodatkową atrakcją jest kabina pilotów.

ROZMOWY NA LOTNISKU

Lotniczy rynek amerykański spędza sen z powiek menedżerów nawet największych linii pasażerskich. Trwa bowiem ostra konkurencja: kto zdobył na nim w miarę dobrą pozycję — stara się ją utrzymać, kto wypadnie z gry — na powrót nie ma wielkich szans. Stąd więc rozmaite zabiegi reklamowe, rozbudowane i wyspecjalizowane służby, których jedynym zadaniem jest zdobycie jak największej liczby pasażerów. Nie szczędzi się pieniędzy, trwa nieustający konkurs na jak najlepszy pomysł zaprezentowania wszelkich walorów, wygód, przyjemności w czasie podróży oferowanych przez linię lotniczą.

Dziś naszym gościem jest Pan Krzysztof Ziębiński, który zajmuje się propagowaniem naszych LOT-owskich usług przewozowych właśnie na rynku amerykańskim.

— Nasza nowojorska placówka, a urzędowo mówiąc Dyrekcja Regionalna obejmuje swym zasięgiem obie Ameryki. Oczywiste, że najwięcej uwagi poświęcamy Stanom Zjednoczonym. Jest to kraj, w którym stosunkowo łatwo „zrobić pieniądze" w każdej dziedzinie. Cała bowiem jego struktura jest na to nastawiona. Nie ma biurokratycznych barier, wszyscy są przyzwyczajeni do walk konkurencyjnych. I to niekiedy bardzo ostrych. Tak więc z jednej strony spotykamy się z licznymi ułatwieniami, a z drugiej jest to rynek bardzo trudny. Trwa walka o każdego pasażera. Nie zdradzę tajemnicy, jeśli powiem, że mamy na tym rynku jednak pewną przewagę — liczymy głównie na amerykańską Polonię, która daje nam najwięcej pasażerów.

— Przed półtora rokiem było chyba nieco trudniej.

— O, tak. Latališmy przecież wyłącznie Iłami-62, poza tym władze PRL miały złe stosunki z Kongresem Polonii amerykańskiej, stąd część organizacji polonijnych nie zachęcała swoich członków do korzystania z usług LOT-u. Dziś jest inaczej, mamy Boeingi 767, które gwarantują duży komfort podróży. Polscy Amerykanie są dumni, że LOT wybrał amerykańskie samoloty, a nie inne. Życzą nam, żebyśmy ich mieli jak najwięcej. Poza tym diametralnie poprawiły się stosunki z krajem. Widzimy to u nas, w naszym biurze przy Fifth Avenue na Manhattanie. Odwiedzają nas bardzo często Amerykanie polskiego pochodzenia, o czym czasami świadczą już tylko nazwiska, pamięć po pradziadkach, jakieś rodzinne i narodowe obyczaje. Przychodzą zapytać o kraj, o warunki podróży, połączenia, hotele i wiele innych spraw, a czasami tylko po to, aby obejrzeć plakaty czy prospekty.

— Kiedyś, pamiętam, nasi Polonusi, zwłaszcza ze starej emigracji mieli łzy w oczach, wchodząc na pokład LOT-owskiego samolotu, a płakali, gdy kapitan mówił, że samolot przekroczył polską granicę.

— Zdarza się to jeszcze i dziś, choć podróże do Polski już nieco spowszedniały. Nie ma trudności, nie ma oporów wewnętrznych. Przylot polskiego samolotu nie jest już wydarzeniem w Nowym Jorku czy Chicago, jest niemal codziennym gościem. Ale amerykańscy Polacy, zwłaszcza ze stanów New Jersey i Pensylwania byli oczarowani, gdy zaczęliśmy latać do Newark, że w gronie pierwszych kilkunastu linii, które zaczęły korzystać z tamtejszego lotniska znalazł się także LOT.

— To jedna strona zagadnienia, ale przecież nie siedzicie z założonymi rękami i nie czekacie tylko na odwiedziny?

—To oczywiste. Wspomniałem, że na rynku amerykańskim trwa walka o każdego pasażera. Staramy się więc także i o naszych polonijnych klientów. Stąd nasze bliskie kontakty i współpraca z organizacjami polonijnymi, z prasą, domami Polonii, zasięg naszego działania jest bardzo szeroki. Bierzemy też udział w polonijnych festiwalach.

— Ostatnio w tradycyjnej Paradzie Pułaskiego...

— Tak, w Nowym Jorku już po raz drugi, w Filadelfii po raz pierwszy. Był to barwny pojazd z symbolami Polski i PLL LOT, z dziećmi w strojach krakowskich. Witany był oklaskami, bardzo serdecznie. Byliśmy zresztą jedyną firmą z Polski, która tak się zaprezentowała.

— USA to kraj wielkiej reklamy, barwnej, pomysłowej, czasami jednak nachalnej.

— To najważniejszy element w walce konkurencyjnej. Niezbędne ogniwo pomiędzy wytwórcą a odbiorcą. Nie lekceważą jej nawet firmy znane od lat i to na całym świecie jak Coca Cola. Ciągle szukają nowych sposobów i środków reklamowych, wydają na nie setki milionów dolarów. Jak wspomniałem, mamy nieco ułatwione zadanie. Polaków z pochodzenia nie trzeba już namawiać, przekonywać, że powinni polecieć do kraju. Wielu z nich szuka swoich rodzinnych korzeni. Rzecz tylko wyboru, jaką polecieć linią. My oczywiście oferujemy nasze usługi, znakomitą kuchnię, uśmiechniętą obsługę na pokładzie. Jeśli chodzi o podróżnych innego typu, to staramy się zainteresować ich urokami Polski, jej historią a więc zabytkami, malowniczym krajobrazem, wieloma innymi walorami.

— To wszystko kosztuje...

— I to bardzo. Dlatego przy stosunkowo niewielkim budżecie reklamowym musimy dokonywać wyboru jak reklamować nasz kraj i LOT-owskie usługi. Korzystamy ze współpracy z amerykańskimi agencjami i biurami podróży. Staramy się zainteresować Polską również inne środowiska etniczne — żydowskie, ukraińskie, węgierskie... Ostatnio na przykład naszym nowym B-767 300 ER czyli „Warszawą" udała się do Polski 250-osobowa żydowska Misja Pokoju.

— Pracy więc nie brakuje. Świetnym Pańskim pomysłem był „List Gończy", który opublikowaliśmy na łamach LOT-Nowin w lipcu br.

— Rzeczywiście jest co robić. Ale nie pracuję sam — jest tu jeszcze Pani Barbara Dziedzic z naszego Biura Podróży LOT—Air Tours. Znakomicie nam się współpracuje.

— A więc nasze gratulacje nie tylko dla Pana, również dla Pani Barbary, a ponieważ 4 grudnia już za parę dni — nasze najlepsze życzenia imieninowe — spełnienia wszystkich pragnień.

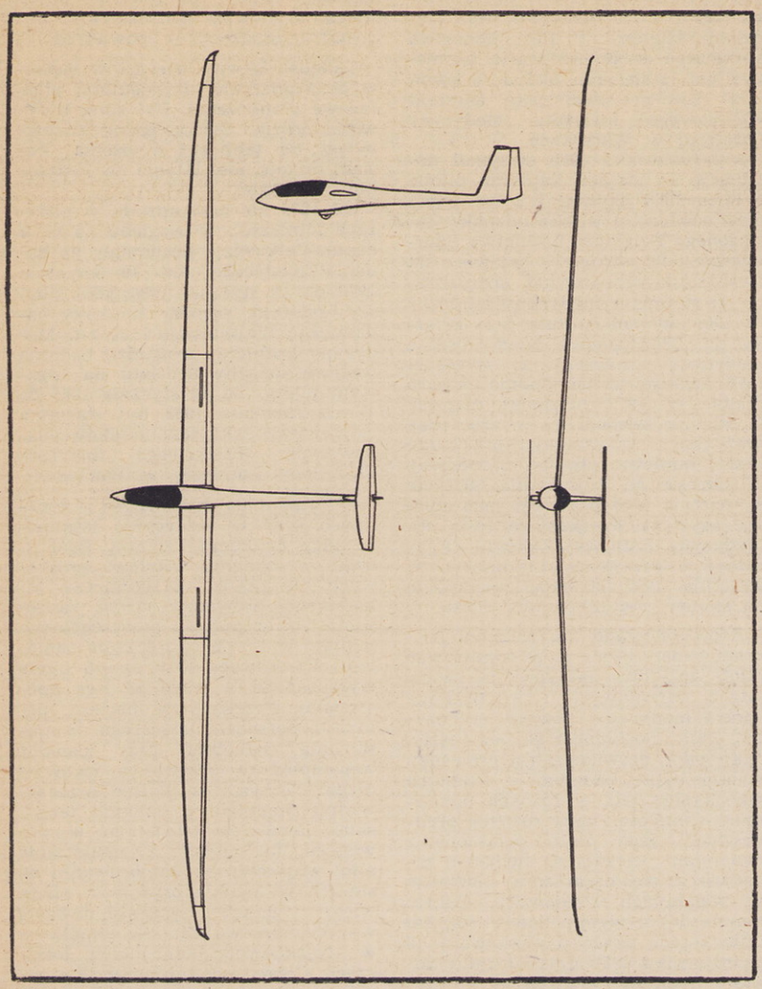
Rozmawiał — woy

Mamy i takich pasażerów. W koszyku, pod czułą opieką swej pani przyleciała z dalekiego kraju ta kotka. Podróż zniosła dobrze, choć nad Alpami trochę hustało.

Zwierzęta są częstymi gośćmi na pokładach naszych samolotów. W naszym archiwum są fotografie egzotycznych okazów dla naszych ogrodów zoologicznych, najczęściej podróżują, ze swymi właścicielami, psy. Każdy z nich otrzymuje wygodną klatkę i parę kropel środka uspokajającego, jakie za radą weterynarzy serwują opiekunowie. Kiedyś też woziliśmy specjalnie przystosowanymi do tego celu samolotami typu Il-14 narybek węgorza z Morza Sargasowego — przeznaczony dla naszych rzek i jezior. Kiedy powstanie planowana LOT-owska flota cargo — na szerszą skalę będziemy mogli przewozić — obok wielu towarów — również i zwierzęta.

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, 00-697 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 65/79 — LIM Centrum, Telefon 305801. Redaktor — JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 47(2035) „Skrzydlatej Polski" z dnia 25.11.1990. Zdjęcia w numerze: Andrzej Pawliszewski — 1, Sławomir Wojno — 19, Janusz Czerniak — 1, Jerzy Woydyłło — 2.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



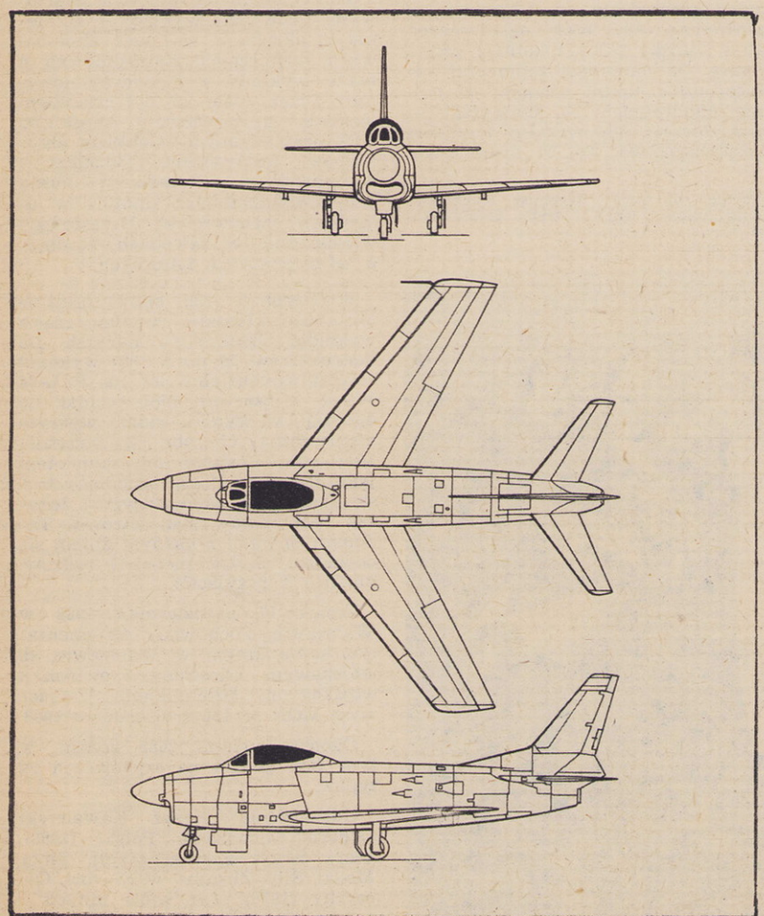
SZYBOWIEC NIMBUS-4

Klaus Holighaus, dyrektor zakładu lotniczego Schempp-Hirth Flugzeugbau w Kirchheim (RFN), konstruktor i pilot doświadczalny, uczestniczył w Lesznie w 1990 w Mistrzostwach Europy ze swoją najnowszą konstrukcją Nimbus-4 w klasie otwartej. Szybowiec ten stanowi ukoronowanie 55-letniej działalności tej firmy i jest szczytowym osiągnięciem aerodynamicznym i technologicznym. Wykorzystano w nim wszystkie dotychczasowe możliwości konstrukcji hybrydowej wykonanej przy użyciu włókna węglowego i aramidowego oraz doświadczenie z pokonywania problemów sterowania i flatteru skrzydeł o dużej rozpiętości, smukłych i cienkich. Bazą rozwojową był szybowiec jednomiejscowy Nimbus 3 oraz Nimbus 3D; wykorzystano tu również doświadczenia z opracowania geometrii skrzydła szybowca Discus.

Nimbus-4 jest wolnonośnym średniopłatem o rekordowej rozpiętości (26,4 m) i wydłużeniu (ok. 39). Ma długi smukły kadłub z całkowicie przepracowaną kabiną o podwyższonej wytrzymałości udarowej i usterzenia ze statecznikami i sterami w układzie litery T oraz duże koło podwozia, wciągane i zasłaniane. Skrzydło o obrysie trójtrapezowym z powiększającym się skosem dodatnim krawędzi natarcia, w końcowej części obrysu ma też dodatni skos krawędzi spływu. Wznios skrzydła 3°, jest znacznie powiększony w partii końcowej, która następnie przechodzi w ukośny rozpraszacz wiru podkowiastego. Skrzydło ma klapy wyporowe, lotki wraz ze spoilerami oraz hamulce aerodynamiczne. Profile: wewnętrzny FX-79FK 243/17, środkowy FX-79K 243/7, końcowy XX-79/18 oraz 132/20. Zastosowano duży balast wodny. Kabina jest wygodna i ma jednoczęściową osłonę ze specjalnym urządzeniem sprężynowym, otwieraną do przodu. Usterzenia o obrysach trapezowych z dodatnimi skosami, z względnie dużymi statecznikami i małymi sterami. Uzyskano duży zakres prędkości przelotowych z minimalnym opadaniem. Mimo dużego balastu wodnego szybowiec ma znaczną zwrotność przy umiarkowanych siłach w układzie sterowania. Szybkie zmiany przechylenia w krążeniu otrzymano dzięki spoilerom przy końcu skrzydła, wspomagającym działanie lotek. Istnieją też wersje Nimbus-4T oraz motoszybowcowa Nimbus-4M, dla której w przodzie kadłuba przewidziano miejsce na akumulator. Ułatwia to wyważenie szybowca z silnikiem zabudowanym za kabiną pilota. **(K)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 26,4 m, długość — 7,83 m, kabina: szerokość — 0,625 m, wysokość — 0,83 m, pow. skrzydła — 17,86 m², wydłużenie — 38,71. **Masy:** własna — 470 (Nimbus-4T — 510, Nimbus-4M — 530) kg, użyteczna — 280 (290, 270) kg, max. startowa — 750 (800, 800) kg, obciążenia: 30÷42 (32,5—45, 34—45) kg/m². **Osiągi:** prędkości: max. — 275 (275, 275) km/h, min. — 73 (76, 76) km/h, min. opadanie — 0,48 m/s przy 86 km/h (0,5/90, 0,5 90); max. doskonałość (przy min. obciążeniu pow. skrz.) — 60 przy 110 km/h, balast wodny w trzech wersjach — 340 kg. **Zdjęcie: „Der Adler".**

LAMUS



NORTH AMERICAN F-86D SABRE

Przykład wersji D słynnego myśliwca odrzutowego F-86 Sabre potwierdza spostrzeżenie, że udana konstrukcja samolotu bojowego pozwala na pomyślne przystosowanie go do nowych zadań i wymagań. W końcu lat 40., gdy powstało zapotrzebowanie na myśliwce radarowe, tzw. all-weather (na każdą pogodę), a zbudowane do tego celu dwumiejscowe myśliwce Northrop F-89 Scorpion i Lockheed F-94 Seafire (SP 9 i 33/90) długo „dojrzewały" do produkcji seryjnej, zakłady North American postanowiły przystosować do zadań operacji przechwytywania przy braku widoczności swój dzienny myśliwiec F-86A (SP 46/89). Wersja ta na tyle różniła się od wyjściowej, że początkowo nadano jej nowe oznaczenie — F-95. Ostatecznie jednak pozostano przy oznaczeniu F-86D. Samolot zachował dawny układ i aerodynamikę skrzydeł, chociaż tylko 25% części i podzespołów pochodziło z wersji F-86A.

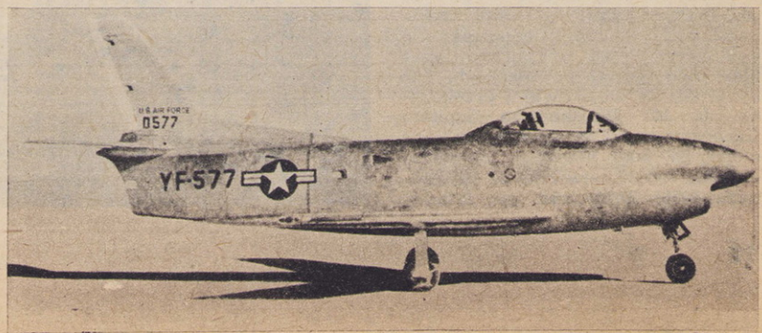
F-86D był jednomiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji metalowej. Skrzydło o skosie 35° i profilu laminarnym wyposażono w szczelinowe klapy wyporowe oraz sloty na krawędzi natarcia. Kadłub, dzielony dla stworzenia dostępu do silnika, miał tylną część znacznie pogrubioną dla pomieszczenia dopalacza. Usterzenie pionowe podwyższono, powiększając płetwę grzbietową. Zastosowano płytowe usterzenie poziome (całkowicie ruchome, bez podziału na statecznik i ster). Trójkołowe podwozie pozostało w zasadzie bez zmian. Do napędu samolotu zastosowano turboodrzutowy silnik o sprężarce osiowej General Electric J47-GE-17 o ciągu 22,7 kN i 30,0 kN z dopalaczem (w następnych odmianach stosowano mocniejsze silniki — J47-GE-17B; 24,2/34,0 kN i wreszcie J47-GE-33; 25,0/34,5 kN).

Uzbrojenie F-86D składało się wyłącznie z rakiet — 24 niekierowanych pocisków rakietowych 70 mm, umieszczonych we wciąganym w spód kadłuba zasobniku-lawecie. Z uzbrojenia strzeleckiego zrezygnowano. Do wyszukiwania celu i kierowania ogniem służył radar A.I., którego antena mieściła się w charakterystycznej, paraboloidalnej owiewce nad chwytem powietrza do silnika.

Pierwszy z dwóch prototypów YF-86D oblatano 22-12-1949. W marcu 1951 samolot został zaakceptowany przez USAF, ale do służby wszedł ostatecznie dopiero w 1953. Do zakończenia produkcji tej wersji w 1955 zbudowano łącznie 2504 egz. Po 1958 duża liczba tych samolotów została przekazana siłom powietrznym innych państw, jak Dania, Grecja, Japonia, Filipiny, Korea Płd. i Tajwan. Najwięcej (130 egz.) otrzymała Jugosławia i tam F-86D służyły najdłużej — do 1974. **J.S.**

DANE TECHNICZNE F-86D-45 (1 × 25,0/34,5 kN). Wymiary: rozpiętość — 11,3 m, długość — 12,3 m, wysokość — 4,6 m, pow. nośna — 26,75 m². **Masy:** własna — 6123 kg, normalna w locie — 8237 kg. **Osiągi:** prędkość max. — 1115 km/h (H = 12 200 m), wznoszenie — 60 m/s, zasięg (bez zbiornika dodatkowego) — 890 km.

Zdjęcie: F-86D prototyp, rys. F-86D-45



TADEUSZ ŚLIWAK (1931-1988)

Urodził się 17 sierpnia 1931 w Baranowiczach. Od dzieciństwa interesował się lotnictwem. Mając 16 lat rozpoczął szkolenie szybowcowe w Nowym Młynie; pierwszy samodzielny lot wykonał 5 maja 1947. Wówczas uzyskał kategorię A i B pilota szybowcowego. Trening szybowcowy kontynuował w Aeroklubie Kujawskim oraz w ośrodkach szybowcowych (Jeżów, Tęgoborze, Żar). W 1950 uzyskał srebrną odznakę szybowcową. W 1951 otrzymał dwa świadectwa dojrzałości, jedno w liceum administracyjno-gospodarczym, a drugie w liceum im. Jana Kasprowicza w Inowrocławiu.

W czerwcu 1951 po raz pierwszy uczestniczył w Krajowych Zawodach Szybowcowych w Inowrocławiu. Zdobył wówczas 3 miejsce i opinię utalentowanego pilota szybowcowego. Wykonał pierwszą pętlę na szybowcu. Wtedy zainteresował się akrobacją szybowcową. Jego instruktorem był Tadeusz Góra. Jesienią 1951 rozpoczął studia w Akademii Medycznej w Łodzi. W okresie studiów brał udział w szybowcowych mistrzostwach Polski (1952, 1953, 1955, 1956 i 1957). W 1953 otrzymał licencję pilota samolotowego oraz stopień podporucznika (24 września), w 1956 prezentował akrobację szybowcową (Jastrząb) w czasie Centralnych Pokazów Lotniczych w Moskwie (nad lotniskiem Tuszyno), w latach 1955—1956 był prezesem Aeroklubu Kujawskiego w Inowrocławiu. W 1957 uzyskał złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami (nr 30) oraz otrzymał tytuł mistrza sportu w szybownictwie.

Jesienią 1957 ukończył Wydział Lekarski Akademii Medycznej w Łodzi. Wkrótce po uzyskaniu dyplomu, od 15 listopada 1957 do 6 października 1958 pracował jako lekarz okulista w Szpitalu Powiatowym w Inowrocławiu. W tym czasie uzyskał I stopień specjalizacji w okulistyce. Przed oficjalnym przeniesieniem został powołany do odbycia służby wojskowej i przekazany do 107 Wojskowego Szpitala Garnizonowego, w którym zatrudniono go jako starszego asystenta okulistę (od 17 września do 19 listopada 1958). Brakowało mu latania. Napisał list do ówczesnego dowódcy Wojsk Lotniczych, aby wpłynął na jego przeniesienie bliżej aeroklubu, ponieważ chce nadal latać. Dowódca zaproponował mu organizację oddziału wojsk powietrzno-desantowych w Krakowie. Odmówił. Chciał latać, a nie skakać ze spadochronem. Wówczas, 20 listopada 1958, skierowano go do dyspozycji Dowództwa Wojsk Lotniczych. W tym czasie otrzymał pracę w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej w Warszawie. Ale i tu pracując nie mógł latać na szybowcach i samolotach. Przeniósł się początkowo do Referatu Bezpieczeństwa i Higieny Lotniczej Wojsk Lotniczych, a następnie do Wyższej Szkoły Pilotów jako lekarz eskadry (od 8 kwietnia do 13 października 1959). Po pewnym czasie — za namową żony, również pilotki — powrócił do Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej. Zatrudniony tam został 14 października 1959 jako adiunkt pracowni optyki Ośrodka Patologii Lotniczej — Eksperymentalnej.

Dwukrotnie zwyciężył w konkursie akrobacji szybowcowej (1957 i 1958), a w 1959 został mistrzem akrobacji szybowcowej w Polsce. W 1959 startował w szybowcowych mistrzostwach Polski na Bocianie dwumiejscowym wraz z żoną Urszulą jako pasażerem. 3 października 1960 otrzymał nominację do stopnia porucznika. Rok później, 6 października 1961, wykonał pierwszy samodzielny lot na samolocie o napędzie odrzutowym LiM-5. W okresie od 15 lipca 1963 do 16 lipca 1964 był słuchaczem specjalistycznego studium medycyny lotniczej przy Wojskowej Akademii Medycznej w Leningradzie. Po powrocie ze Związku Radzieckiego pozostawał w dyspozycji Inspektoratu Lotnictwa. Od 1 października 1964 do 10 października 1965 był pomocnikiem szefa Oddziału Higieny i Bezpieczeństwa Lotniczego w Inspektoracie Lotnictwa. Od 11 sierpnia 1965 do 6 kwietnia 1972 pracował jako asystent Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej w Warszawie.

3 października 1965 otrzymał nominację na stopień kapitana pilota. 2 lipca 1968 uzyskał I klasę pilota myśliwskiego, a w 1969 odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego. W drugiej połowie lat sześćdziesiątych uzyskał specjalizację II stopnia z medycyny lotniczej. W 1969 wydana została jego książka pt. „Podstawowe wiadomości z medycyny lotniczej". 21 września 1970 awansował do stopnia majora pilota. W 1972 otrzymał nagrodę II stopnia (zespołowa) w dziedzinie medycyny wojskowej przyznaną przez ministra obrony narodowej. W okresie od 7 kwietnia 1972 do 9 kwietnia 1976 pracował jako starszy asystent Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej Zakładu Organizacji i Taktyki w Lotnictwie. 22 września 1977 otrzymał nominację na stopień podpułkownika pilota.

Zaproponowano mu ciekawy program badań, który mógł zrealizować pilot wojskowy latający na samolotach odrzutowych i jednocześnie lekarz medycyny. Przyjął propozycję, która pochłonęła go bez reszty. Jako pilot doświadczalny prowadził wyczerpujące badania w trudnych warunkach lotu, w różnych położeniach samolotu i przy różnych prędkościach. Jego praca połączona z badaniami polegała na śledzeniu zachowania się organizmu ludzkiego w warunkach stresowych. Zebrał bardzo dobre wyniki badań. Napisał interesującą pracę dyplomową i 18 października 1983 uzyskał tytuł doktora nauk medycznych.

Do 1979 uczestniczył w pokazach, prezentując akrobację szybowcową na Jastrzębiu i Kobuzie. Był pilotem, który teorię ściśle podporządkował praktyce. Jego obliczenia na ziemi sprawdzały się całkowicie w powietrzu. Dla osób oglądających go z lotniska był ryzykantem ponad miarę. On natomiast zaprzeczał kategorycznie takim ocenom. W moich obliczeniach — stwierdzał — jest zawarty dopuszczalny margines bezpieczeństwa. To, co prezentował w akrobacji szybowcowej, można nazwać osiągnięciem pełnej doskonałości. Nigdy pilotowany przez niego szybowiec akrobacyjny nie został uszkodzony w powietrzu.

Tadeusz Śliwak wierzył w siebie, w doświadczenie, umiejętności pilotażowe i obliczenia. Był silną indywidualnością. Swoją teorię porównywał do tabliczki mnożenia. Posiadł umiejętność latania na Jastrzębiu i Kobuzie.

Od 1979 nie brał udziału w pokazach lotniczych ze względu na brak czasu. Całkowicie pochłonęły go badania medyczne. Od 10 kwietnia 1976 do 19 stycznia 1984 jako starszy asystent zespołu naukowo-badawczego Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej prowadził badania wpływu uciążliwości lotu na organizm pilota. Od 10 stycznia 1984 do 17 października 1988 był starszym asystentem zakładów naukowo-badawczych Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej w Warszawie.

W lataniu na szybowcach i samolotach oraz w medycynie lotniczej osiągnął znakomite wyniki. Brał udział w badaniu pilotów wojskowych dla potrzeb orzecznictwa lekarskiego, prowadził rejestr zachowania się organizmu poszczególnych pilotów w czasie opuszczania samolotu odrzutowego przy użyciu fotela wyrzucanego, a także po jego opuszczeniu. Przełamywał barierę nieufności personelu latającego do opuszczania samolotu przy pomocy wspomnianego urządzenia ratowniczego. Pierwszy w Polsce urzeczywistnił marzenia o badaniu lekarskim personelu latającego w powietrzu. Jako lekarz i jednocześnie pilot wojskowy, po zamocowaniu na sterach w kabinie oraz ciele pilota wielu czujników uzyskiwał ciekawe wyniki naukowe. Stał się popularny w wojskowych jednostkach lotniczych. Cieszył się zaufaniem i uznaniem personelu latającego za nowatorski wkład pracy oraz ogromne zaangażowanie.

Jako cywilny instruktor pilot zajmował się szkoleniem praktycznym i teoretycznym w lotnictwie sportowym. Prowadził wykłady i szkolenie w akrobacji, w lotach chmurowych, termicznych, halniakowych, a także wykłady z medycyny lotniczej. Przez wiele lat był członkiem Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL oraz czynnym członkiem aeroklubów: kujawskiego, łódzkiego i warszawskiego. Pozostawił liczną grupę wyszkolonych pilotów w akrobacji szybowcowej. Uczestniczył wielokrotnie w zawodach, rajdach, a także pokazach lotniczych.

W sierpniu 1986 odbył ostatnie loty instruktorskie; w tym czasie wykładał również na kursach dla instruktorów. 27 maja 1987 wykonał ostatni samodzielny lot na PZL-34 Wilga. 8 czerwca 1987 poddał się operacji, w wyniku której wykryto nieuleczalną chorobę. 3 września 1987 odbył ostatni lot samolotem jako pasażer. Mimo ogromnej troski, wielkiego zaangażowania lekarzy specjalistów stan zdrowia Tadeusza Śliwaka z każdym dniem się pogarszał, budził niepokój rodziny, bliskich i przyjaciół.

Zmarł 17 października 1988 w Warszawie. Pochowany na cmentarzu komunalnym w Warszawie, d. wojskowym. Skreślony z ewidencji wojskowym Dziennikiem Urzędowym MON nr 150 z 15 grudnia 1988.

Ogółem wylatał 2685 godzin, w tym 1217 godzin na szybowcach 29 typów.

Odznaczenia: Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski (1988), Złoty Krzyż Zasługi (1978), Złoty Medal Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny (1978) oraz wiele innych.

(m)

Uczestnicy I Konkursu Akrobacji Szybowcowej. Od lewej: Ireneusz Kucharski, Jerzy Łącki, Tadeusz Śliwak, Roman Sochacki, Janusz Ruge i Irena Kaniewska. W kabinie Jastrzębia — Stanisław Ratusiński

BŁĘKITNE ANIOŁY

ZBIGNIEW FLISOWSKI ● Korespondencja z USA

Zadzieraliśmy głowy, żeby dostrzec jakiś ślad po Tomcatach, które zniknęły tak szybko, jak się pojawiły, ale na niebie nad bazą St. Andrews gotowało się nam cloudnia: eskadra akrobacyjna lotnictwa morskiego USA czyli BŁĘKITNE ANIOŁY.

Jeszcze przed dwoma kwadransami widzieliśmy, jak stali na zapleczu defilującej biegiem 82 dywizji powietrzno-desantowej. Później, gdy potężne samoloty transportowe wystartowały ze spadochroniarzami, spiker dokonał publicznej prezentacji sześciu pilotów. Za każdym razem, gdy padało nazwisko, wywołany pilot stawał w kabinie i machał ręką do tłumu, który krzyczał coś, co brzmiało jak hai, klaskał a nawet z radości ostro gwizdał. Pierwszym był dowódca Błękitnych Aniołów, komandor podporucznik Patrick Moneymaker z San Francisco. Po nim przyszła kolej na kapitana Chasea Mosleya, przedstawiciela Korpusu Piechoty Morskiej. Trzecim, który wynurzył się z przepięknego Horneta, pomalowanego na kolor morskiej toni, w której odbija się słońce, był komandor podporucznik Dave Willen* ze stanu Tennessee. Czwartym był kapitan Dough McLain ze stanu Oklahoma. Piątym — porucznik, którego nazwiska nie udało mi się odtworzyć z taśmy nagrywanej wśród głośnych okrzyków i gwaru tłumu. Ale jedno jest pewne. „Anioł nr 5" był w zespole solistą i pochodził ze stanu Nebraska. Wreszcie uniósł się w ostatnim Hornecie porucznik McSimons ze stanu New York i pomachał nam ręką, co spowodowało kolejny wybuch radości. Wśród okrzyków na jego cześć rozpoznałem najwyraźniej swój własny głos! Prezentacja więc dokonana została prosto, ale z zachowaniem zasady głośnego wyakcentowania nazwiska każdego pilota. W kraju, gdzie osobowość i praca, wyczyn lub sława liczy się ogromnie, skutek psychologiczny był zagwarantowany. Przy okazji prezentacji dowiedzieliśmy się, że piloci oprócz przygotowania wojskowego mają ukończone uniwersytety lub politechniki.

Hornety prezentowały się znakomicie. Błyszcząc wspaniałym lakierem opalizującym w słońcu sprawiały wrażenie lekkości połączonej z gracją.

...U narodzin Błękitnych Aniołów stoi ni mniej ni więcej tylko sam admirał Chester W. Nimitz, głównodowodzący w latach wojny siłami morskimi na Pacyfiku, a następnie szef operacji morskich. Tuż po wojnie nakazał utworzenie pokazowej formacji lotnictwa morskiego, która miała ku niemu przyciągnąć uwagę społeczną. Błękitne Anioły pod dowództwem kapitana Roya Vorisa dały pierwszy pokaz w czerwcu 1946 w Jacksonville, na Hellcatach, wsławionych wyprawami nad Ocean Spokojny. Ale już w sierpniu tego roku eskadra przeszła na nowy typ samolotu, bardziej zwrotny Bearcat. W 1949 Błękitne Anioły zaczęły korzystać z zalet silnika odrzutowego. Ich pierwszym samolotem nowego typu stał się Grumman F9F-2 Panther. W pierwszym okresie wojny koreańskiej eskadra została rozwiązana. Rok później, w 1951 uformowana została na nowo i przeniesiona do Corpus Christi w Teksasie. W połowie lat pięćdziesiątych poczęła stacjonować w Pensacoli nad Zatoką Meksykańską, gdzie są palmy i jest cieplej niż gdzie indziej. Tam też stacjonuje po dziś dzień.

Przez następne 32 lata Błękitne Anioły użytkowały cztery kolejne, coraz doskonalsze typy samolotów. Wreszcie los, a właściwie przemysł lotniczy zesłał im owe ciemnobłękitne, arcyzgrabne F9A-18 Hornety, które są na jak najlepszej drodze do zastąpienia we flocie wszystkich innych używanych w niej myśliwców. Szerszeń (Hornet) jest niesłychanie zwrotny, ma znakomitą prędkość wznoszenia i może unieść 17 000 funtów uzbrojenia, między innymi po dwie rakiety — Sparrow III i Sidewinder w dziewięciu wyrzutniach. Urządzenia radarowe Szerszenia mogą równolegle śledzić do ośmiu celów. Pilot Horneta ma wszystkie najważniejsze dane przed sobą, na wysokości oczu i nie potrzebuje odrywać wzroku od ewentualnego celu (Heads Up Display). Mówi się także między lotnikami o tym, że Hornet dzięki pomysłowości konstruktorów ma mniej części, które trzeba wymieniać i wymaga znacznie mniej napraw i konserwacji od innych typów maszyn.

Jak Błękitne Anioły są zajęte, pokazuje ich terminarz występów w ciągu kilku miesięcy tego roku: lipiec — 5 pokazów, m.in. w St. Louis, Pensacoli i Miramar; sierpień — Seattle, Pittsburgh, Abbotsford (Kanada); wrzesień (rekordowy) — Cleveland, Grand Forks, Broomfield, bazy lotnictwa morskiego w Oceana, Fallon i Lemoore. Razem jedenaście dni pokazów. Październik — 7 dni pokazów, m.in. w San Francisco i Houston.

W 1988 Błękitne Anioły przyciągnęły na swoje pokazy ponad osiem i pół miliona widzów, pragnących napawać się obrazami ich kunsztu, a od dnia pierwszego ich występu widzów było 217 milionów!

Do bazy St. Andrews Błękitne Anioły spłynęły z nieba poprzedniego dnia, według utartej i od lat stosowanej rutyny. Jako pierwszy przyleciał Błękitny Anioł nr 7, czyli narrator eskadry. Na miejscu umożliwił lot na Hornecie trzem przedstawicielom lokalnych środków masowego przekazu, co musiało być dla nich niezapomnianym przeżyciem. Numer Siedem omawia wszystkie sprawy organizacyjne i dotyczące bezpieczeństwa pokazów. Muszą one odpowiadać zarówno przepisom FAA, jak i regulaminowi eskadry. Szczegółowo ustala się umiejscowienie widzów i kontrolę nad ich bezpieczeństwem.

Zaraz potem przyleciał Tłusty (Fat) Albert, czyli samolot transportowy Hercules C-130, którego sylwetkę poznałbym wśród stu innych, jako że przed trzydziestu laty zawdzięczałem mu wspaniałego kangura na lotnisku na Molukkach — dwukrotne odbicie przy lądowaniu; po dziś dzień nie wiem, jakim cudem kilkudziesięciotonowa machina wyhamowała przed ścianą gaju palmowego na krótkim pasie startowym. Ale też temu kuzynowi Tłustego Alberta zawdzięczam najpiękniejsze widoki świata-krainy wysp Pacyfiku, oglądanej z oszklonej kabiny, do której zaprosili mnie gospodarze, czyli piloci indonezyjscy.

Tymczasem Tłusty Albert, czyli egzemplarz bratni mojego starego znajomego Herkulesa C-130, dokonał rewelacyjnego postępu: wspomagany przez osiem silników rakietowych umieszczonych po bokach kadłuba, tuż przed tylnymi drzwiami dla spadochroniarzy, potrafi wystartować z pasa o długości 1500 stóp czyli 450 metrów i wznosić się pod kątem 45 stopni na wysokość 300 metrów, w rekordowym czasie. Jest to istotna zaleta w warunkach bojowych! Może to nie brzmi sensacyjnie, ale kto widział tego olbrzyma o pękatej sylwecie, ten wie, co to znaczy.

Fat Albert wywodzi się z lotnictwa Korpusu Piechoty Morskiej i jest jego jedynym samolotem przydzielonym lotnictwu marynarki na stałe. Do bazy St. Andrews Tłusty Albert przywiózł wszystko, co może być potrzebne dla pokazu Błękitnych Aniołów: personel techniczny, części zapasowe i nawet paliwo.

Wreszcie, na ostatku przylatują Hornety i ich piloci. Krążąc nad lotniskiem, oglądają dokładnie teren i porównują go z wcześniej wykonanymi zdjęciami z powietrza. Zapamiętują punkty orientacyjne, mające pomóc w wykonaniu ostrego i skomplikowanego programu. Po wylądowaniu udzielają wywiadów prasie, radiu i telewizji, a obsługa techniczna starannie czyści samoloty na wysoki połysk.

Zapytany o źródło doskonałości technicznej eskadry, jej przedstawiciel powiedział nam: „Manewry wykonywane przez eskadrę to nie tylko popis, ale doskonalenie technik przyswajanych przez każdego, kto przechodzi morskie szkolenie lotnicze. Sekret tkwiący za tymi ewolucjami to po prostu praktyka, praca zespołowa, koordynacja, maksymalna czujność, wysoka kondycja fizyczna każdego pilota..."

Tymczasem Anioł nr 7 czyli spiker eskadry, prowadzi żywą konferansjerkę, ale mało kto go słucha, bo zbliża się 14:00 i sześciu Błękitnych Aniołów pędzi ku nam gdzieś tam z góry. Wszyscy zadarli głowy wypatrując „wysłanników niebios", którzy mogą się pojawić lada chwila.

...A oto i ONI! Powietrze tnie ze świstem czwórka Hornetów, uformowana w kształt rombu. Gdzie pozostałe dwa? Ledwie szyk zniknął nam z oczu, wwiercając się na ogromnej prędkości w niebo, z dwóch stron lotniska nadlatują dwie lśniące, błękitne maszyny, nacierające na siebie jak dwaj rycerze z kopiami na turnieju. Czyżby mieli się na naszych oczach roztrzaskać sto metrów nad lotniskiem? Mijają się dosłownie o metry i jeden przelatuje górą, drugi dołem. Ten drugi jeszcze bardziej zniża lot i wydaje się, że zawadzi o ziemię. Ten pierwszy potężną świecą wzbija się w niebo i na wysokości kilometra wykonuje po kolei dziesięć beczek, kładąc za sobą świetlistą smugę. Ci sami soliści wkrótce spotkają się i przelecą nad nami w przedziwnym układzie: jeden Hornet pędzi na plecach, drugi normalnie (etażerka), ale dosłownie metry dzielą ich od siebie.

...A teraz znów solista (może to Anioł nr 5?) tuż nad ziemią, najwyżej 50 metrów, wykonuje precyzyjnie beczkę, potem drugą. Henry Pyzdrowski podchodzi do mnie i mówi wyraźnie poruszony: „No, tylko pilot może ocenić, co to oznacza..."

Wreszcie po wielu lotach grupowych i solowych Błękitne Anioły pokazują nam swą słynną deltę. I na zakończenie pokazów fantastyczna kulminacja: sześć samolotów lecąc w zwartej formacji wśród ogłuszającego huku silników, rozpryskuje się nagle w niebo na wszystkie strony, pozostawiając wiązki smug, rzekłbyś eksplodująca na naszych oczach gwiazda...

Błękitne Anioły cieszą się w USA wielką popularnością. Dobiera się do nich pilotów, którzy mają co najmniej 1500 wylatanych godzin na odrzutowcach i przeszli służbę na lotniskowcu. W tym roku zgłosiło się 700 ochotników i zapewne dowództwo eskadry będzie sobie łamało głowę, kogo wybrać, gdy nadejdzie czas. O tych także sprawach, ale i szerzej o służbie w lotnictwie morskim rozmawiają Błękitne Anioły po zakończeniu pokazu, rozdają autografy, udzielają wywiadów.

Gdy wracamy z Henrym wśród różnokolorowego i barwnie odzianego tłumu, jakoś nie mogę się uwolnić od obrazu ogromnej, lotniczej szachownicy na warszawskim niebie, stworzonej przez wspaniałych polskich lotników. Ileż to już lat! Może się jednak kiedyś doczekamy takiego reprezentacyjnego zespołu akrobacyjnego, który nawet w USA, wobec bardzo wymagającej publiczności, nie okazałby się gorszy od tej błękitnej szóstki.

* — pisownia nazwisk może być niedokładna, za co przepraszam. Autor

Błękitne Anioły w locie. Zdjęcia autora

NASZE TRASY

LISTY

UROCZYSTOŚCI W KIEŁPINIE

23 września br. o 15:00 na cmentarzu parafialnym w Kiełpinie k. Łomianek odbyła się polsko-amerykańska uroczystość dla uczczenia 51. rocznicy walk żołnierzy polskich pod Łomiankami z wojskami niemieckimi oraz 46. rocznicy śmierci lotników amerykańskich (18.09. 1944) nad Dziekanowem Leśnym. W bitwie pod Łomiankami zginęło około 2500 żołnierzy Wojska Polskiego, natomiast z załogi samolotu amerykańskiego B-17G „Do zobaczenia" — 8 lotników, a dwóch rannych dostało się do niewoli niemieckiej.

W uroczystości wzięli udział: ambasador USA w Polsce Thomas Simons z małżonką, attaché wojskowy Ambasady USA w Warszawie płk Glenn Bailey z małżonką, koordynator do spraw organizacyjnych st. chor. Michael Pace i liczna grupa pracowników ambasady z rodzinami oraz tłumaczka Halina Szapińska. Stronę polską reprezentowali: organizator uroczystości burmistrz miasta i gminy Łomianki mgr Lech Jan Jeziorski, wiceprzewodniczący środowiska kombatantów AK Grupy Kampinos Bogdan Pośnik ze sztandarem, członkowie miejscowego koła Związku Kombatantów RP i byłych Więźniów Politycznych, w tym uczestnicy wojny 1939, goście z Warszawy oraz liczni mieszkańcy Łomianek i okolicznych wsi.

Wartę honorową przy trzech pomnikach, znajdujących się w kwaterze wojennej cmentarza, zaciągnęli żołnierze amerykańscy i polscy w strojach galowych. Proboszcz parafii Łomianki ks. Jan Jerzy Czerwiński, w asyście innych księży, odprawił na cmentarzu mszę polową w intencji poległych żołnierzy polskich i amerykańskich.

Wygłoszono okolicznościowe przemówienia. Burmistrz Łomianek po przywitaniu gości przypomniał m.in. przebieg walk w Łomiankach w 1939 oraz znaczenie pomocy amerykańskiej dla powstania warszawskiego 1944. Ambasador USA podziękował organizatorom uroczystości za zaproszenie oraz pamięć o lotnikach amerykańskich. Wiceprzewodniczący środowiska Grupy Kampinos mówił o udziale żołnierzy AK w walce z Niemcami i o pomocy powstaniu warszawskiemu. Pod pomnikami złożono wieńsce i kwiaty. Orkiestra wojskowa odegrała hymny państwowe Polski i USA. Kompania honorowa Wojska Polskiego oddała salwy honorowe. Ambasador Thomas Simons wpisał się do księgi pamiątkowej, podkreślając przyjemność uczestniczenia w uroczystości i zapowiadając udział w następnych spotkaniach rocznicowych w Kiełpinie.

RYSZARD SZCZEŚNIAK

1519 GODZIN LOTU

W artykule redakcyjnym pt. „Pamięci generała Rayskiego", zamieszczonym w 42 numerze Skrzydlatej Polski z 21.10. 1990 jest bardzo poważny błąd. Gen. Rayski wylatał 1519 godzin nie w ciągu 30 lat, lecz w czasie II wojny światowej, tak jak jest podane w mojej książce „Z kart historii polskiego lotnictwa" (str. 135). Również w moim referacie wygłoszonym na tej konferencji podałem, że w latach 1940—1945 gen. Rayski spędził 1519 godzin za sterami najróżniejszych samolotów, od jednosilnikowych myśliwskich Spitfirów do czterosilnikowych Liberatorów.

WACŁAW SUBOTKIN

Z LOTNICZEGO ALBUMU

LIGOTA DOLNA

Wkrótce po zakończeniu wojny utworzono w Ligocie Dolnej Cywilną Szkołę Pilotów i Mechaników Ministerstwa Komunikacji (przemianowaną później na Centrum Wyszkolenia Lotniczego). Na zdjęciu wykonanym w 1946 widzimy czterech pierwszych instruktorów szkoły. Od lewej stoją: Leszek Kamiński, Leon Kubarski, Władysław Ryszko i Adam Czepirski. W tle widoczny samolot Po-2 jeszcze z wojskową szachownicą na kadłubie.

Zdjęcie ze zbiorów
TADEUSZA CHWAŁCZYKA

KLUB «ISKRA»

Jerzy Karolczak — ul. Dubois 7/3, 63-300 Pleszew — poszukuje farb matowych, kalkomanii na samoloty 1:72 amerykańskie i angielskie, kleju, modeli 1:72 samolotów z II wojny światowej. W zamian oferuje wiele numerów „Skrzydlatej Polski", plansze samolotów odrzutowych, „Lotnictwo Polski Ludowej 1944—1947", „Zarys działań polskiego lotnictwa we Francji".

Artur Kukuła — ul. Zabłockiego 3, 20-465 Lublin — poszukuje dokładnych planów (szczegóły konstrukcji, uzbrojenia, kabin, silnika, sposoby malowania) samolotów: Me 109E, Ju-87, FW-190A, Me-110. W zamian oferuje numery „Skrzydlatej Polski" z lat 1983—1990, modele OEZ, inne plany.

Andrzej Mocarski — ul. 8 Marca 1, 42-300 Myszków — poszukuje MM, planów samolotów, modeli plastykowych 1:72 współczesnych samolotów i śmigłowców.

Piotr Rybarczyk — ul. Afrykańska 12 m. 111, 03-966 Warszawa — poszukuje pocztówek lotniczych z samolotami pasażerskimi i wojskowymi.

Łukasz Zbozień — ul. Radomska 16a, 81-500 Gdynia — wymieni wiele modeli zachodnich 1:48 i 1:72 (m.in. F-14, F-14A, F-15E, F-16A, Phantom II).

W. W. Kudłaczow — Prospekt Stroitielej 14 kw. 69, 214031 Smoleńsk; Andrej Siermiagin — Leningradskij prospekt dom 80, kw. 116, 150064 Jarosław — obydwaj **ZSRR** — nawiążą korespondencję w sprawie wymiany plastykowych modeli samolotów.

Rafał Kot (17 lat) — ul. Pozytywistów 2/76, 20-639 Lublin — poszukuje farb modelarskich. W zamian przekaże modele: Revell Su-27 (1:72), OEZ Su-7 (1:48), Matchbox Spitfire Mk IX (1:72), Novo F6F-3 (1:72).

Witold Stańczyk — ul. Grodzka 42/4, 31-044 Kraków — poszukuje nie sklejonych modeli samolotów (1:48 i 1:32). W zamian oferuje kompletne roczniki „Skrzydlatej Polski" z lat 1966—1989.

OGŁOSZENIA DROBNE

Dokumentacje amatorskie. **Wrocław 11**, s. 105.

(ogł. 141)

Sklep Modelarski AS
Tylko tu porównasz model z oryginałem!
Płock, ul. Bielska — Lotnisko
Sklep czynny od poniedziałku do piątku w godzinach: 11—18
Dojazd autobusami: 6, 15, 24
ZAPRASZAMY!!!
(ogł. 189)

NIE JEDŹ NA GIEŁDY
NIE KUPNJ W INNYCH SKLEPACH. NAJPIERW PRZYJEDŹ DO NAS I PRZEKONAJ SIĘ OSOBIŚCIE, ŻE MAMY CENY NIŻSZE NAWET O 10 tys. zł NA MODELU.
ZAPRASZAMY!
PRUSZKÓW, UL. KOŚCIUSZKI 9
PROWADZIMY RÓWNIEŻ SKUP MODELI
(ogł. 190)

PH DREAM
prowadzi sprzedaż hurtową
— plastykowych modeli firm:
ITALERI, REVELL, MONOGRAM, PESTI
— oraz farb:
MODEL MASTER i REVELL
Łódź, ul. Siewna 15,
tel. 51-49-66, tlx 88 66 17
(ogł. 198)

DESIGN
UWAGA!
* SKLEPY MODELARSKIE
* MODELARNIE
* AKWIZYTORZY

Firma DESIGN oferuje bardzo szeroki asortyment modeli plastykowych i akcesoriów modelarskich renomowanych firm zagranicznych:

• REVELL • MONOGRAM • AIRFIX • FUJIMI • TAMIYA • HASEGAWA • ACADEMY MINICRAFT • HUMBROL • HELLER

ZAPRASZAMY

DESIGN
HOTEL GRAND p. 112
KRUCZA 28
00-522 WARSZAWA
tel. 29-40-51 w. 112, 213
fax: 29-56-97
tlx: 813814

JANTAR JMC MODEL CENTRUM

OFERUJE
WSZYSTKO DLA WSZYSTKICH MODELARZY
SALON SPRZEDAŻY
UL. SŁOWACKIEGO 27/33
01 - 592 WARSZAWA
CZYNNY 11 - 18 OPRÓCZ SOBÓT
TEL.: 35 - 56 - 87 W GODZ. 8-10
TAKŻE SPRZEDAŻ WYSYŁKOWA
RACHUNKI

MODELE FIRMY ITALERI W POLSCE

Przedsiębiorstwo Handlowe **„KK Model", 02-743 Warszawa, Bacha 22/701, tel. 47-07-43**, prowadzi hurtową sprzedaż modeli ITALERI.

Oferujemy najniższe w Polsce ceny.

Zapraszamy do współpracy **wyłącznie podmioty** gospodarcze.

Prosimy o kontakt listowny lub telefoniczny.

Oferujemy także modele innych firm zachodnich.

(Ogł. 182)

SKRZYDLATA POLSKA 60

Rok założenia 1930

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ. Redaktor naczelny: HENRYK KUCHARSKI, zastępca redaktora naczelnego: TADEUSZ MALINOWSKI; sekretarz redakcji: TERESA SZYMANEK; redaktorzy: JERZY R. KONIECZNY, BOGUSŁAW J. WITKOWSKI, JANUSZ WOJCIECHOWSKI; redaktor graficzny: JOLANTA KALITA; redaktor techniczny: WIESŁAWA DYMNICKA, korekta: ALICJA GZYŁO.

Stali współpracownicy: Waldemar Czerniszewski, Bolesław Gaczkowski, Ryszard Kaczkowski, Tadeusz Kostia, Bernard Koszewski, Julian Malejko, Jerzy Świdziński, Julian Woźniak.

REDAKCJA: ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa. Telefony: 49-23-83 — sekretariat, 49-27-51 wew. 202, 233 — redaktor naczelny, 234 — zastępca redaktora naczelnego — sekretarz redakcji — redaktorzy, tlx WKL 812736.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

Informacji o prenumeracie udzielają Oddziały b. RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz Urzędy Pocztowe. Cena pojedynczego numeru 2500 zł.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście wynosi 3000 zł za słowo, a większych — 3500 zł za 1 cm². Ogłoszenie na całej stronie czasopisma kosztuje 1 500 000 zł. Strona kolorowa wewnątrz numeru jest droższa o 100%. Przy powtórnych ogłoszeniach tej samej treści udzielamy rabatu.

Zamówienia przyjmuje na miejscu redakcja SP w godzinach 10:00—15:00 z wyjątkiem sobót i dni świątecznych, a także listownie po uprzednim wpłaceniu należności na konto: PBK w Warszawie III O/Warszawa nr 370015-64-64.

U NAS SZYBCIEJ I TANIEJ NIŻ GDZIE INDZIEJ!

ZA TREŚĆ OGŁOSZENIA REDAKCJA NIE ODPOWIADA.

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Tekstów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Nr zam. 3745.

Podpisano do druku: 1990-11-17.

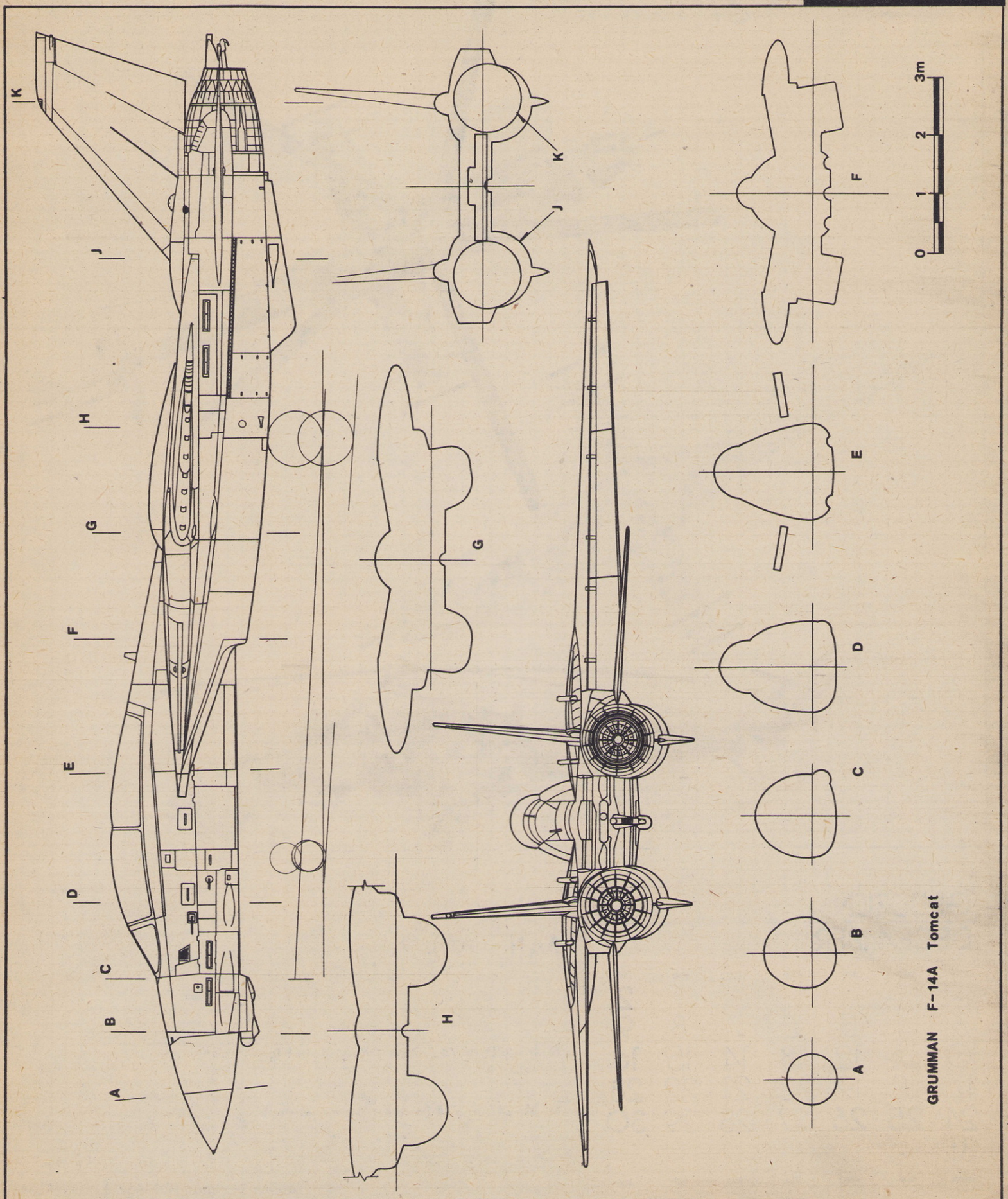
PL ISSN 0137-866X — Nr ind. 37606X

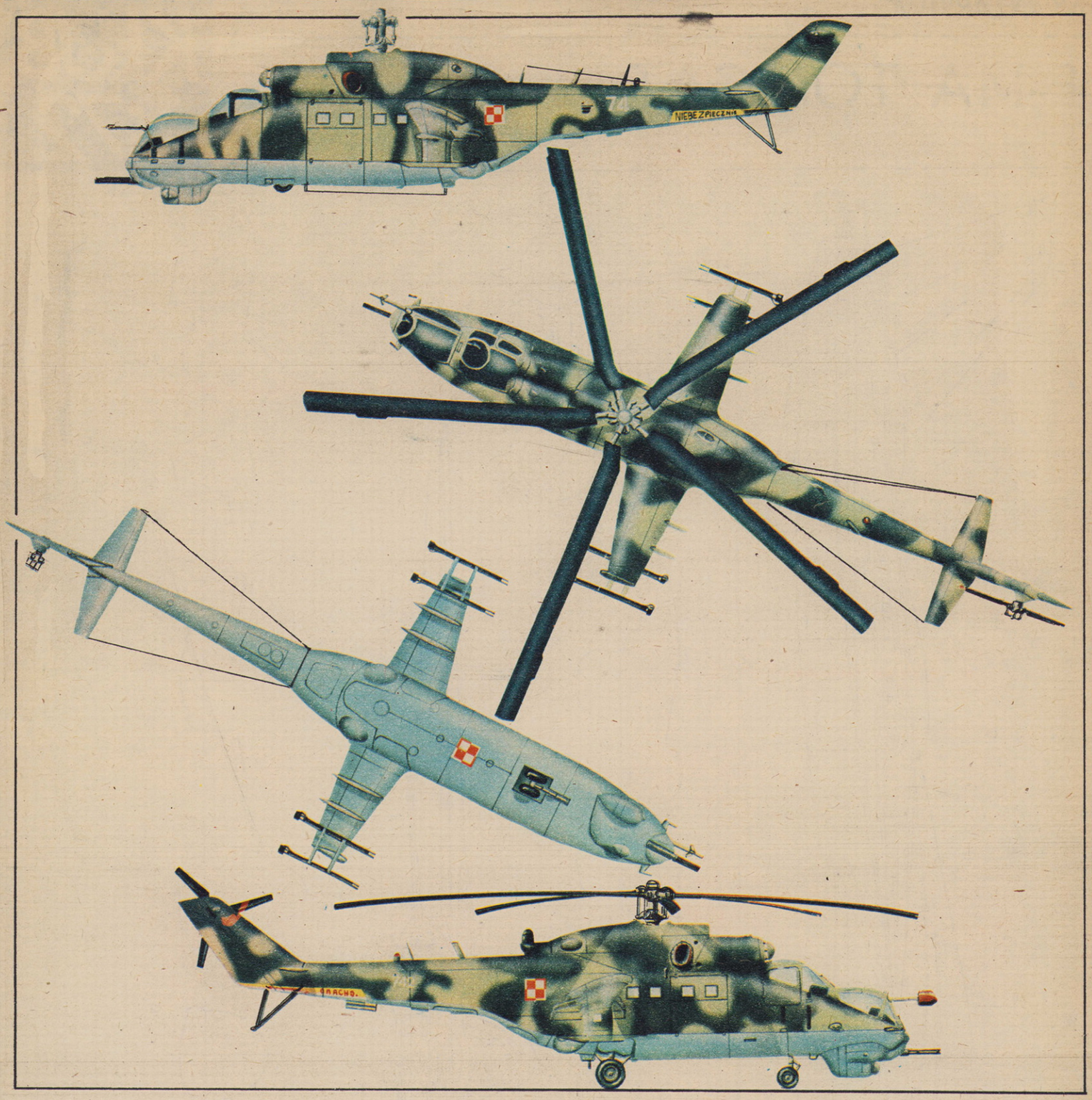
F-14A TOMCAT

Druga tablica rysunkowa amerykańskiego samolotu wojskowego o zmiennej geometrii Grumman F-14A Tomcat.

Rysował: ROBERT GRUDZIEŃ

KLUB 1:72





GRUDZIEŃ
DECEMBER

pon	wto	śro	czw	pią	sob	nie
					1	**2**
3	4	5	6	7	8	**9**
10	11	12	13	14	15	**16**
17	18	19	20	21	22	**23**
24	**25**	**26**	27	28	29	**30**
31						
mon	tue	wed	thu	fri	sat	sun

MIL MI-24

- **Mi-24D nr 74 (widok z góry, dołu i lewej strony)**
- **Mi-24E nr 724 (widok z prawej strony)**

Tablica barwna: TOMASZ J. KOWALSKI